

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

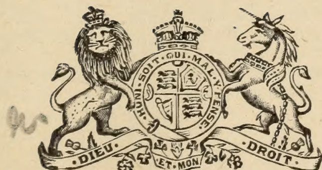
VOLUME 14—PARTIE 1

SIXIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1916



VOLUME LI.

Voir aussi la liste numérique, page 9.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

SIXIÈME SESSION, DOUZIÈME PARLEMENT, 1916.

A

Acadia Coal Co. *re* accorder un conseil de conciliation aux patrons de la. 99

Actionnaires dans les banques autorisées du Canada—Liste des—année terminée le 31 décembre 1915. 6

Affaires des Sauvages, département des—rapport des—pour l'année 1915. 27

Affaires extérieures—rapport pour l'exercice clos le 31 mars 1915. . . . . 29*a*

Agriculture, rapport du ministre de l'—pour l'exercice clos le 31 mars 1915. . . . 15

Amalgamated Dry Dock and Engineering Co., *re* construction du bassin de radoub à Vancouver-nord. 258

Amethyst, steamer, correspondance *re* subvention à l'—pendant les années 1910-11 et 1911-12. . . . .

Anse de McNair, N.-E., *re* dépenses à l'—. 217

Appareil réfrigérant de la boitte de White-Head, N.-E.—rapport de l'ingénieur *re*. 274

Appointements payés aux employés des différents ministères de l'Etat, comté de Cumberland, de 1896 à 1911. 125

Approvisionnements de guerre *re* application de la loi des différends industriels *re* livraison des. 238

Aqueducs et systèmes d'égout du Canada—rapport de la Commission de conservation au sujet des. 286

Archives—rapport pour l'année 1914. . . . 29*a*

Assurances—rapport du surintendant des —pour l'année 1915. 8

Assurance—Sommaire des états d'—année terminée le 31 décembre 1915. 9

Astronome—rapport de l'astronome-chef, année 1912. . . . . 25*a*

Auditeur général, rapport de l'—vol. I, parties a, b et A à L; vol. II, parties M à V; vol. III, parties V à Z; vol. IV, partie ZZ. 1

B

Barrage,—construction d'un—à Grand'-Mère, comté de Champlain, Qué. 230

Bateau de patrouille A. "Capitaine Blackford"—documents *re* réparations en décembre 1914 jusqu'à 1915. 160

Bâtiment militaire à Rigaud—correspondance se rapportant au. 252

Bauman, W. F., un ennemi étranger—correspondance *re* passeport de. 242

Belzile, Louis de Gonzague, *re* enquête concernant la perte d'un cheval par—au cours de 1915. 127

Bibliothécaires du Parlement—rapport conjoint des. 40

Blé—quantité de—expédié, années 1914, 1915, de Winnipeg à Port-Arthur, Fort-William, Duluth, etc. 264

Brise-lames à North-Lake, I. P.-E.—*re* construction du—à. 164

Budget. 3

Budget supplémentaire, exercice finissant le 31 mars 1916. 4

Autre budget supplémentaire, exercice finissant le 31 mars 1916. 5

Autre budget supplémentaire, exercice finissant le 31 mars 1917. . . . . . . 5*a*

Autre budget supplémentaire, exercice finissant le 31 mars 1917. . . . . . . 5*b*

Bureau de poste et directeur de la poste de la paroisse de Saint-Esprit—correspondance *re*—d'octobre 1911 à date. . . 173

Bureau de poste de Louiseville—documents *re* construction du. 169

Bureau de poste de Rigaud—correspondance *re* coût du. 186

C

Cale de construction et abri de bateaux—construction d'—à Bear-Cove-Branch, N.-E. 216

C

Canal de la baie Georgienne—rapport intérimaire de la commission *re* problème économique du.. .. .. 19*b*
Canal de Soulanges—Liste des employés sur le—en 1910; aussi liste des employés en 1915.. 158
Carrière de Saint-Nicholas—documents *re* achat de la.. 272
Censeurs et préposés aux messages chiffrés—Liste des personnes employées à Halifax, depuis le commencement de la guerre.. 283
Censeurs, noms, etc., des—employés par l'Etat à Louisbourg et à Sydney-nord, N.-E.. 195
Chemin de fer à partir de Sunnybrae—tracé *re*—au cours de 1915.. 208
Chemins de fer et Canaux—rapport du ministère des—pour l'exercice à compter du 1er avril 1914.. 20
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique:—
Etat financier du, etc.. 282
Copie de l'acte de fiducie, etc.. .. .. 282*a*
Chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix—correspondance *re* vente du—au gouvernement du Canada.. .. 295*a*
Chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix—rapport des ingénieurs, *re*. 295
Chemin de fer Québec et Saguenay—*re* achat du—par l'Etat.. 281
Chemin de fer Transcontinental:—
Rapport des commissaires du—pour l'année 1914.. 37
Protection contre l'incendie, etc.. 279
Chemin de fer Valley *re* contrats entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Nouveau-Brunswick concernant l'exploitation du.. 279
Chevaux—Correspondance *re* achat de—etc.. 213
Chevaux, *re* nombre de chevaux achetés pour la remonte dans l'Alberta, etc.. 236
Collège militaire royal:—
Re—plaintes quant à la manière de fournir l'habillement au.. 219
Somme payée pour les nouveaux édifices et les réparations en 1912-13-14-15.. 283
Comité des champs de bataille nationaux—recettes et déboursés, 1915.. 61
Commerce:—
Rapport du ministère du—pour l'exercice clos le 31 mars 1915:—
Partie I.—Commerce canadien (importations et exportations).. 10
Partie II.—Commerce canadien avec (1) la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni, (4) les Etats-Unis.. .. .. 10*a*
Partie III.—Commerce canadien avec les pays britanniques et étrangers (à part de la France, de l'Allemagne, du Royaume-Uni et des Etats-Unis).. .. .. 10*b*
Partie IV.—Divers renseignements. .. 10*c*
Partie V.—Rapport du commissaire des grains du Canada.. .. .. 10*d*
Partie VI.—Services de steamers subventionnés, etc.. .. .. 10*e*
Partie VII.—Commerce des pays étrangers, traités et conventions. .. 10*f*
Commissaires des chemins de fer—Rapport de la Commission des chemins de fer, pour l'exercice clos le 31 mars 1916.. .. .. 20*c*

C

Commissions:—
Décrets de l'exécutif nommant la commission d'enquête *re* incendie des édifices du Parlement.. 72
Nombre des—etc., nommées depuis 1911.. 210
Décrets de l'exécutif nommant la commission pour s'enquérir des contrats d'obus.. 228
Re témoignages concernant les dommages-intérêts réclamés du ministère de la Milice par la ville de Sydney, N.-E. 239
Commissaire de la laiterie et de l'emmagasinage à froid—rapport du—pour l'exercice clos le 31 mars 1915.. .. .. 15*a*
Commission d'embellissement d'Ottawa—Etat des recettes et des déboursés, 1915. 60
Commissaires du pilotage—fort et district Sainte-Anne, comté de Victoria, *re* renvoi de Daniel Buchanan.. 107
Commission du Service civil—rapport de la—pour l'année 1915.. 31
Commission fédérale pour dresser un plan des cités d'Ottawa et de Hull—rapport de la—pour 1915.. 172
Commission géographique—rapport de la—pour 1915.. .. .. BE*d*
Commission géologique—ministère des Mines—année 1914.. 26
Commission internationale relativement à la rivière Saint-Jean—rapport de la. .. 180
Compagnie de chemin de fer Vale, de Pictou, N.-E., *re* achat, etc., de la—par le ministère des Chemins de fer.. 209
Compagnie de navigation—*re* annulation du contrat de subsides à la.. 223
Compagnie de tram. de Montréal—copie des commandes de guerre données à la. 179
Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern—copie de l'acte de fiducie, etc.. .. .. 282*b*
Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern—état financier de la—etc. .. 282
Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien—terres vendues par la—durant l'année 1915.. 54
Compagnies—liste des—à Halifax, dans le ministère de la Milice et de la Défense *re* soumissions pour approvisionnements.. 294
Comptes publics du Canada, exercice clos le 31 mars 1915.. 2
Conciliation, conseils de—rapports du registraire pour 1915.. .. .. 36*a*
Conférence des gouvernements provinciaux à Ottawa, en octobre 1915.. 86
Conseil de conciliation—documents *re* création du—concernant la Nova Scotia Steel Co., 1915.. 196
Conseil de la Milice—rapport du—pour l'année 1915.. 35
Cummings, J. S. W., *re* poursuite intentée contre—par le gouvernement, etc. 237

D

Décorations, liste de ceux qui les ont reçues parmi les troupes expéditionnaires.. 259
Décorations—liste des—accordées aux membres des troupes canadiennes jusqu'au 27 mars 1915.. .. .. 259*a*
Décrets de l'exécutif—copies des—*re* règlements du Service Naval.. 41
Dépenses imputables sur le revenu par le ministère des Travaux publics pendant l'année jusqu'au 31 décembre 1915.. .. 140

D

Désaveu de la loi de la législature d'Ontario—décret de l'exécutif ainsi que le rapport du ministre de la Justice au sujet du.. .. .. 271*a*
Desjardins, Auguste, de Saint-Denis, Kamouraska—documents *re* nomination en qualité d'officier de douanes.. 68
Destitutions:—
Lettres, etc., entre le gouvernement et J. C. Douglas, M.A.L., *re* destitutions 97
Documents *re* destitution de Daniel Buchanan en qualité de pilote, port de Sainte-Anne.. 107
Documents *re* destitution de Clifford G. Brander, du service des douanes à Halifax, N.-E., etc.. 113
Charles McCarthy, du service des douanes à Halifax, N.-E., etc.. 116
A. J. Crosby, Thomas Lynch et J. B. Naylor, service des douanes à Halifax.. 117
W. B. Mills, constructeur de ponts et bâtiments, district n° 4, chemin de fer Intercolonial—documents *re*.. .. 134
Destitution projetée du gardien actuel du phare à Cap-Journmain, comté de Westmoreland, N.-B.. 144
John E. Hallamore, directeur de la poste à Upper-New-Cornwall, N.-E.. 176
M. Bayfield, surintendant du dragage en Colombie-Britannique *re* destitution de—et nomination de J. L. Nelson.. 183
Joseph Fleming, sur le chemin de fer Intercolonial.. 188
Hubert Paquin, directeur de la poste à Saint-Gilbert de Portneuf.. 189
Documents *re* destitution des directeurs de poste à Saint-Lazare, station de Vaudreuil, Pointe-Fortune, Val des Eboulis, Mont-Oscar, Sainte-Justine de Newton.. 190
Dr W. T. Patton, ministère de l'Intérieur.... 24
L. F. Sansfaçon, directeur de la poste de Louiseville.. 225
Directeur de poste McRitchie, de North-River-Centre, N.-E.. 232
James Hall, directeur de la poste de Milford-Haven-Bridge, N.-E.. 233
J. B. Lévesque, commis aux vivres sur le steamer *Champlain*.. 277
Dr W. T. Patton, division de l'inspection vétérinaire à Coutts, Alberta. .. 211*a*
J. B. Deschênes et Thos. Bernier, employés sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup.. 292
M. Chisholm, inspecteur des agences des sauvages, Sask.. 191
Dionne, J. P., réponses supplémentaires *re* cour d'Echiquier.. .. .. 212*a*
Dionne, J. P., cause de—contre le Roi en cour d'Echiquier.. 212
Directeur de la poste à Roachdale-Ouest, N.-E., *re* nomination du, etc.. 200
Directeur général des Postes—rapport du —pour l'exercice clos le 31 mars 1915.. 24
Directeur vétérinaire général—rapport du—pour l'année 1916.. .. .. 15*b*
Diverses dépenses imprévues, d'avril 1915 à janvier 1916.. 58
Division de la statistique, ministère du Travail—sommaire des pièces produites par la—*re* coût du travail.. .. .. 84*a*
Division des levés topographiques—rapport de l'exercice 1914-15.. .. .. 25*b*

D

Division des Mines—rapport de l'année 1916.. .. .. 26*a*
Division des pêcheries, ministère du Service Naval—quarante-huitième rapport annuel de la.. 39
Divisions de rotation au Manitoba—*re* répartition des—par les juges sous l'autorité de la loi.. 234
Dominion Steel Corporation *re* commandes de munitions obtenues par la.. 178
Douanes à Sydney-nord—*re* loyer de chambres pour les.. 114
Douanes—rapport du ministère des—pour l'année 1915.. 35
Doucet, Alex. D.—enquête *re* réclamation de—pour bêtes à cornes tuées sur l'Intercolonial en 1915.. 131
Dragage:—
Comté d'Inverness, N.-E., depuis 1896 jusqu'à date.. 67
Contrat d'approvisionnements pour dragueurs dans la rivière de l'Est, comté de Pictou, années 1914-15.. 139
Droits remis aux importateurs au cours de l'année terminée le 31 décembre 1915.. 112

E

Edifices de la quarantaine aux îles de McNab et de Lawlor—usage projeté des —pour des fins militaires.. 145
Eglise mennonite—*re* conférence entre le ministre de l'Agriculture et l'—en 1873. 203
Elections partielles—réponses *re*, année 1915.. .. ..
Elévateur d'emmagasinage à Calgary *re* emplacement de l'.. 297
Employés dans les ministères—noms de tous ceux qui se sont enrôlés depuis le 4 août 1914.. 289
Emprunt fait au pays par le Gouvernement fédéral—copie du prospectus, etc.. 90
Emprunt par le Gouvernement fédéral au pays—nombre des souscripteurs, etc. .. 91
Emprunts temporaires—Etat des—jusqu'au 31 décembre 1915.. 62
Enquête sur la conduite des fonctionnaires du service des douanes à Halifax, N.-E., en l'année 1915.. 111
Equipements Oliver achetés depuis le 1er août 1914, noms de ceux à qui on les a achetés, etc.. 66
Etat-major du quartier général de la 1re, 2e et 3e division—noms, rang et aptitudes des officiers de l'.. 192
Examen pour les nominations dans le Service civil—noms des personnes qui ont passé ces examens avec succès dans la province de Québec.. 94
Examinateurs ou inspecteurs des matériaux pour les fins militaires—nombre des.. 193
Extrait de la *Gazette* de Montréal du 12 janvier 1915 *re* détresse en Angleterre, etc.. .. .. 198*a*
Extrait de la *Gazette* de Montréal du 1er novembre 1915 *re* secours par la vente de la farine canadienne.. 198

F

Fermes expérimentales de Rosthern, Sask. 87
Fermes expérimentales, rapport du directeur des—pour l'exercice clos le 31 mars 1915, vol. I.. 16

F

Fins de quarantaine—Noms et appointements de tous les médecins nommés pour des—aux principaux ports du Canada, etc. 146
Fonds patriotique, soldes non réclamés dans les banques pour le. 159
Fort Henry—somme payée pour les nouveaux édifices et pour les réparations en 1912-13-14-15. 283

G

Gages pour grâins de semence—documents relativement à la décision du gouvernement d'exiger des. 262
Gardien de phare à Arisaig, N.-E., *re* nomination d'un. 244
Gardien de phare à Cap-Journmain, comté de Westmoreland, N.-B., *re* mise à la retraite projetée du. 144
Guerre européenne—copie de documents, décrets de l'exécutif, *re*. 42
Guerre européenne—décrets de l'exécutif se rapportant à la—du 29 avril 1915 au 12 janvier 1916. 43
Guerre européenne—documents supplémentaires se rapportant à la. 42*a*
Guerre européenne—mémoire *re* travail du ministère de la Milice et de la Défense de 1915 à 1916. 231

H

Hanover,—documents *re* réparations du—dans le comté de Shelburne, N.-E., en 1915. 166
Hansard—rapport contenant la motion de sir Wilfrid Laurier *re* dépenses faites par le comité des obus. 228*a*
Haut coût de la vie, rapport de la commission d'enquête relativement au. 84
Heures supplémentaires payées aux employés de l'Imprimerie, du 1er janvier 1916 au 1er avril 1916. 261
Homesteads—étendue fractionnée des—dans la Saskatchewan. 89

I

Impressions et papeterie: —
Rapport du département des—1915. . . 32
Montant des deniers payés pour les impressions par des imprimeries particulières pendant les années 1912-13-14-15. 285
Incendie des édifices du Parlement—rapport de la commission chargée de s'enquérir au sujet de l'. 72*a*
Inspecteurs des obus employés par la N.S. Steel Company et à New-Glasgow, N.-E. 157
Intercolonial:—
Relativement au transfert par la succession de Alex. Fraser, de la Rivière-du-Loup, d'un lot de terre à l'. . 171
Relativement à la construction du viaduc à Amqui à la Traverse Dubé. . 235
Intérieur—rapport du ministère de l'—pour l'année 1915. 25
International Nickel Co.—correspondance de la—avec le premier ministre. 78

J

Jaugeage des cours d'eau—rapport sur le—pour l'année 1915. . . . . 25*c*
Justice—rapport du ministère de la—*re* Pénitenciers du Canada, 1915. 34

K

Kastella, A., *re* nomination de—en qualité de mécanicien surintendant des dragueurs, aussi la démission du même. . . 229

L

Lavoie, Geo., enquête *re* incendie d'une grange, 23 mai 1914. 129
Law, très honorable Bonar—lettre du—*re* l'emploi des forces de l'empire dans la guerre. 76
Levés hydrographiques de la Colombie-Britannique. 25*e*
Levés hydrographiques du Manitoba. . . 25*f*
Ligne d'embranchement de l'Intercolonial dans Guysborough, N.-E., *re* dépense totale par rapport à la—depuis 1911. 133
Lignes de télégraphe, et emplacement des—érigées dans le comté d'Inverness, N.-E. 100
Liqueur apportée de pays étrangers dans les territoires du Canada. 55
Liqueurs spiritueuses:—
Renseignements concernant les—dans la Grande-Bretagne, la Serbie, l'Italie, la Belgique, la Serbie, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique-Sud. 255
Sommes payées sous l'autorité de la clause rétroactive entre la date de cette loi et le commencement de la guerre. 288
Liste des navires pour l'année 1915. . . . 22
Liste des pensions en vigueur au Canada pour les soldats hors d'état de service—copie de la. 185
Liste du Service civil du Canada pour 1915. 30
Loi concernant l'arpentage des terres fédérales. 50
Loi concernant l'eau dans la zone du chemin de fer—décrets de l'exécutif *re*—du 12 janvier 1915 au 31 décembre 1915. 51
Loi concernant l'enseignement agricole, 1914-1916. . . . . 15*c*
Loi concernant l'irrigation—décrets de l'exécutif concernant la. 52
Loi des insectes destructeurs et autres fléaux—règlements sous l'autorité de cette loi. 46
Loi des réserves forestières et des parcs—décrets de l'exécutif *re*. 49
Loi des terres fédérales—décrets de l'exécutif *re*—du 15 janvier à décembre 1915. 48

M

Macdonald, rév. Isaac Hunter, demande du—pour un poste d'aumônier. 270
Malles, etc.:—
Relativement au contrat de la malle de Noël à Maitland, N.-E. 101
Rente de distribution rurale de la malle, comté de Shefford, quartier n° 1. . . . 102
Différentes routes de distribution rurale dans le comté de Strathcona. 103
Différentes routes de distribution rurale dans le comté de Strathcona—réponse supplémentaire *re*. 103*a*
Routes de distribution rurale de Hodson et Toney-Mills, comté de Pictou, N.-E. 104
Lemon Ferry Co., de Richmond, N.-E., *re* transport des correspondances. . . 105

M

Malles, etc. :—*Fin.*
Nombre de routes de distribution rurale des correspondances ouvertes en 1915, nom des comtés, etc. 106
Re contrat pour le transport des correspondances entre Saint-François de Montmagny et la sation de chemin de fer, années 1914-15.. 108
Re contrat pour le transport des correspondances entre Roberts, comté de Richmond, et West-Bay, comté d'Inverness.. 109
Re contrat pour le transport des correspondances entre Medicine-Hat et Eagle-Butte, comté de Medicine-Hat. 110
Re route de distribution rurale des correspondances entre Pictou et West-River, N.-E.. 119
Re différentes routes de la poste dans le comté de Qu'Appelle.. 120
Re contrat pour le transport des correspondances entre Saint-Jean, Q., les stations du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Vermont-Central. 121
Re route de distribution rurale des correspondances d'Eureka à Sunnybrae, dans le comté de Pictou.. 122
Re contrat pour le transport des correspondances au bureau de poste de Upper-Margaree et Gillies.. 123
Re contrat pour le transport des correspondances au Port Margaree et à Chéticamp.. 124
Re noms, montants, etc., des soumissions pour le transport des correspondances dans les comtés de L'Assomption et de Montcalm.. 147
Re routes de la poste dans le comté de Regina.. 163
Re contrat pour le transport des correspondances de Inverness à Margaree-Harbour.. 174
Re contrat pour le transport des correspondances des tramways à Glace-Bay, Cap-Breton-sud.. 175
Re contrat pour le transport des correspondances à Eastern-Harbour et Pleasant-Bay.. 177
Différentes routes de la poste dans le comté de Medicine-Hat.. 187
Re retard dans l'établissement de la route de distribution rurale de la poste dans le comté de Medicine-Hat. 187*a*
Route rurale de la poste *re* établissement de la—à partir d'Alma en passant par Sylvester, N.-E.. 221
Route rurale de la poste *re* établissement de la—de Scotsburn à Scotsburn-nord, etc.. 222
Mandats du Gouverneur général émis depuis à compter de 1915-16.. 63
Manufacturers' Association, Canadian—correspondance de la—avec le premier ministre.. 77
Marine et Pêcheries—rapport de la—pour l'exercice 1914-15 (Marine).. 21
Matapédia, lac—concernant le relevé du lac—en 1914.. 184
Médecins employés à examiner les navires dans le comté de Pictou, 1914-15. 151
Médecins examinateurs des recrues, noms, etc., de ceux qui ont été nommés depuis le commencement de la guerre jusqu'à date, 1916.. 260
Médecins—Nombre des médecins employés par le ministère de la Milice à Halifax.. 256

M

Membres de la Chambre des communes et des législateurs du Canada en service, noms, etc.. 250
Mines de Thetford—correspondance entre le ministère du Travail et les travailleurs aux—*re* grève.. 148
Ministère des Douanes—nombre de commis payés à même le crédit du service extérieur parmi ceux qui sont dans le service intérieur.. 287
Ministère des Finances—nombre des commis appartenant au—payés à même le crédit du service extérieur.. 265
Ministère des Postes—*re* sommes dépensées par le—relativement au service du Yukon en 1915.. 224
Mitrailleuses—somme contribuée pour—par Medicine-Hat.. 199
Moncton, N.-B., *re* noms, appointements des employés dans les bureaux de l'Intercolonial à—aussi allocations de retraite accordées, etc.. 135
Morin, Nazaire, et Hébert, Napoléon, *re* enquête concernant le cas de.. 128
Munitions d'armes portatives :—
Documents *re* vente de—depuis le 4 août 1914.. .. .. 276*a*
Documents *re* vente de—depuis le 4 août 1914.. 276

Mc

McIntyre, Mme Flora—documents *re* demande de—pour la prime de l'invasion fénienne.. 194
McKinnon, du comté d'Inverness, N.-E., *re* prime de l'invasion fénienne.. 95
McLean, David W., Windsor, N.-E., *re* prime de l'invasion fénienne payée à.. 205
McTavish, l'honorable D. B., nomination de—en qualité de commissaire *re* incendie des édifices du Parlement.. 72

N

Naufrages sur le Saint-Laurent—état des—de 1867 à 1916.. 181
Navires de pêche au filet, à vapeur—tonnage, etc., de tous les—sortis de Canso, N.-E., en l'année 1915.. 263
Navires dans la Colombie-Britannique *re* construction des—ou aide pour cette construction par l'Etat.. 204
Nickel :—
International Co.—correspondance de la—avec le premier ministre.. 78
Décret de l'exécutif *re* prohibition de l'exportation du nickel.. 215
Nominations dans le service intérieur et le service extérieur, dans le comté de Wright.. 93

O

Obligations et valeurs au secrétariat d'Etat, depuis le dernier rapport.. .. 69
Officiers canadiens employés au bureau de paie et des archives canadiennes, à Londres.. 207
Officiers de la réserve navale royale *re* paiement de l'allocation aux.. .. .. .. 74*a*
Officiers des salaires raisonnables—visites des—*re* gages pour la fabrication des obus à New-Glasgow, N.-E.. 214
Officiers recruteurs pour les comtés de Lunenburg, Queens-Shelburne et Yarmouth, N.-E., noms des, etc.. 248
Ordres généraux de la Milice promulgués de novembre 1914 à décembre 1915. .. 56

P

Pantalons, culottes, etc.—nombre, noms, prix, etc., des firmes ou particuliers qui confectionnement des.. 92
Patenaude, l'honorable E., et Nantel, l'honorable W. B., indiquant les sommes dépensées pour l'ameublement des bureaux de.. 170
Patton, Dr W. T., renvoi de—etc.. 211
Paul, capitaine Stephen—réclamation *re* steamer *Rhoda*.. 96
Pêcheurs de phoques à fourrures de la Colombie-Britannique—rapports au sujet des réclamations des—sous l'autorité du dernier traité avec les Etats-Unis.. .. 79
Pelles—rapports *re* achat de 25,000 pelles d'un modèle spécial par le ministère de de la Milice et de la Défense.. 275
Pensions aux troupes expéditionnaires canadiennes—allocations de solde aux soldats hors d'état de service et à ceux qui en dépendent, etc.. 150
Pensions et allocations de retraite, année finissant le 31 décembre 1915.. 57
Pétitions reçues par le gouvernement *re* désaveu de la loi de la législature d'Ontario.. 271
Pictou—documents *re* manutention des marchandises et de la houille à.. 299
Pinianski, W., *re* lettres patentes de—dans le township 25, rang 4, liasses du bureau n° 1752484.. 82
Police fédérale, corps de la—liste des employés et appointements, etc.. 197
Police fédérale, corps de la—*re* nombre moyen des hommes employés en l'année 1915.. 45
Pont, construction de—entre l'île Perrot et Sainte-Anne-de-Bellevue et l'île Perrot et Vaudreuil.. 168
Port de Pictou—*re* ligne de quai permanent à.. 288
Port de Pictou—*re* relevé du—pour le nouveau pont projeté.. 254
Port Morien, N.-E., *re* réparations au brise-lames à—année 1915.. 143
Port Nelson—état de la dépense totale des deniers publics à—jusqu'à date, etc. 291
Poste de douanes, à Vicars, Québec—ouverture d'un—à la frontière et fermeture du bureau à Vicars, etc.. 118
Prime de l'invasion féniane:—
Demande de Æneas McKinnon, de la Nouvelle-Ecosse, *re*.. 95
Demande de Æneas McKinnon, de la Nouvelle-Ecosse, *re*.. .. .. 95*a*
Noms et adresses des personnes dans le comté d'Annapolis à qui la prime a été payée.. 152
Noms et adresses des personnes dans le comté de Cap-Breton-Sud à qui la prime a été payée.. 153
Noms et adresses des personnes dans le comté de Halifax, N.-E., à qui la prime a été payée.. 154
Noms et adresses des personnes dans le comté de Hants, N.-E., à qui la prime a été payée.. 155
Noms et adresses des personnes dans le comté de Richmond, N.-E., à qui la prime a été payée.. 156
Re David W. McLean, Windsor, N.-E.. 205
Re demande de Mme Flora McIntyre, N.-E.. 194
A qui la prime a été payée dans le comté de Queens, N.-E.. 149
Prime sous l'autorité de la loi concernant les pêcheries en eau profonde *re* comté de Guysborough, N.-E.. 88
Prince-Rupert—documents *re* édifice public projeté à—pour le bureau de poste, etc.. 182
Pringle, Robt. A., copie du décret de l'exécutif le nommant commissaire *re* incendie des édifices du Parlement. 72
Prise de possession du blé—documents se rapportant à la—etc.. 162
Prise de possession du blé—documents se rapportant à la—etc. 162*a*
Prisonniers ennemis étrangers, évasions, etc., des champs d'internement à Banff, Alta.. 268
Prisonniers ennemis étrangers, évasions, etc., du camp d'Amherst, N.-E.. 220
Protection contre le feu sur la ligne du Transcontinental entre la jonction de Harvey et la frontière O.. 278

Q

Quaiage, droits de—sur les marchandises déposées sur les quais de l'Etat dans le comté de Victoria, N.-E.. 206
Quai à la Rivière-Ouelle, noms, occupations des personnes employées au—en 1915.. 165
Quai à Shad-Bay, N.-E., *re* construction du—en 1914-15.. 218
Quai à Shag-Harbour, N.-E., documents relatifs aux réparations faites au—au cours des années 1915-1916.. 137
Quai ou bloc à la tête de Belleville, comté de Yarmouth, N.-E., dépense relative au.. 167
Quarantaine de Lévis—documents, etc., *re* achat de terrains pour la.. 71

R

Rallier du Baty—lettre de sir G. Perley *re* rapport sur l'hôpital à Dinard.. .. 75
Rapport sur l'inspection des bateaux à vapeur.. 23
Recrues—nombre des—jusqu'au 1er avril 1916 (Sénat).. 267
Recrues—*re* personnes employées pour se procurer des—etc.. 249
Recrutement en Angleterre *re* direction du—etc.. 269
Regina, comté de—routes de distribution rurale de la malle dans.. 163
Regina *Province* et *Standard*, Moosejaw *News* et Saskatchewan *Star*, *re* montants payés aux—par le gouvernement, 1914, 1915.. 246
Règlements de la cour Suprême de l'Alberta.. 44
Remises et remboursements de péages ou droits, exercice clos le 31 mars 1915.. 65
Réponse supplémentaire *re* nomination de H. Crosby Sherwood.. .. .. 240*a*
Revenu de l'intérieur—nombre, noms, salaires, etc., des employés permanents du—1915, 1916.. 260
Revenu de l'intérieur—rapports, relevés et statistique du—pour l'exercice clos le 31 mars 1915:—
Partie I.—Accise.. 12
Partie II.—Inspection des poids et mesures, du gaz et de l'électricité.. .. 13
Partie III.—Falsification des substances alimentaires.. 14

R

Revenu du Canada pour les années 1909-10-11, aussi subsides pour l'agriculture.. 126
Revenu perçu—montant du—au cours de l'exercice jusqu'au 31 décembre 1915, tarif général, tarif de faveur et surtaxe.. 115
Rivière-à-l'Ours, N.-E.—documents *re* achat de l'emplacement pour bureau de poste à.. 142
Rivière de l'Est de Pictou, rapports sur la profondeur de l'eau dans les écluses dans la.. 98
Rivière de l'Est de Pictou—réponse supplémentaire se rapportant à la.. .. .. 98*a*
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest:—
Convention entre le Gouvernement fédéral et la province de la Saskatchewan *re*.. 81
Convention entre le Gouvernement fédéral et la province de l'Alberta *re*.. .. 80
Rapport de la—pour 1915.. 28
Roy, J. Antime—correspondance avec—*re* achat de ferme.. 257

S

Secrétaire d'Etat du Canada—rapport du—pour l'année 1915.. 29
Service de la poste transatlantique—relativement au—service d'hiver, 1915-16.. 245
Sénat du Canada—*re* modification de la loi de l'Amérique britannique du Nord relativement au.. 244
Service civil, intérieur, *re* questions posées aux candidats pour le—depuis mai 1912.. 247
Service Naval:—
Rapport du ministère du Service Naval pour l'exercice clos le 31 mars 1916.. 38
Règlements *re* paiement aux officiers en qualité d'interprètes.. 74
Copie des décrets de l'exécutif *re* règlements du ministère du.. 41
Service public—noms de tous les employés de toutes les divisions du—dans les comtés de la province de la Nouvelle-Ecosse.. 284
Sherwood H. Crosby, *re* nomination de—en qualité de commis assistant dans le bureau des affaires de routine et des archives.. 240
Société royale du Canada—état des affaires de la—pour l'exercice clos le 30 avril 1915.. 59
Soldats à Sydney-Nord—*re* vêtements, fournitures, etc., pour les.. 237
Soldes non réclamées dans les banques pour des fins patriotiques—correspondance *re*.. 159
Soldes non réclamées dans les banques chartées du Canada pendant les cinq années antérieures au 31 décembre 1915. 7
Source de puissance hydraulique des chutes Burleigh *re* bail de la—par l'Etat à J. A. Culverwell.. 280
Starling, navire—*re* affrètement du—par le ministère de la Marine et des Pêcheries.. 202
Station Union à Québec—copie de la convention entre le Gouvernement et le Transcontinental, le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien.. 290
Statistique criminelle, année finissant en 1914.. 17
Statistique des chemins de fer du Canada, année terminée le 30 juin 1915.. .. .. 20*b*
Statistique des télégraphes, année 1915 .. 20*f*
Station de Saint-Eleuthère—relativement au changement de la—sur le chemin de fer Transcontinental.. 226
Stellarton et New-Glasgow—enquête *re* pesage du fret à—sur l'Intercolonial, 1914-15.. 136
Stoddart, P. A., gardien des pêcheries, comté de Shelburne, N.-E., *re* paiements faits à.. 201
Strubel, Frank—*re* homestead de—enregistré au bureau des terres à Weyburn et à Estevan.. 83
Subventions aux chemins de fer du Canada—montants des—années 1912, 1913, 1914 et 1915.. 251
Système des voies navigables de la Vallée de la Trent—documents *re* transport du—par le gouvernement de l'Ontario au gouvernement du Canada.. 296

T

Tablette commémorative—documents *re* pose de—sur l'édifice du bureau de poste de New-Glasgow, commémorant feu le révérend Dr James McGregor. .. 138
Télégraphiste—grade du télégraphiste du système de télégraphie sans fils dans la marine royale canadienne.. 73
Terrains exposés à la sécheresse dans l'Alberta—correspondance *re*. 243
Terres fédérales—décrets de l'exécutif *re*—du 15 janvier à décembre 1915.. .. 47
Terres fédérales, "Loi des réserves forestières et des parcs"—décrets de l'exécutif *re*.. 49
Théberge, J. S.,—enquête *re* perte d'un cheval par—sur le chemin de fer Intercolonial de 1911 à 1913.. 130
Travail—rapport du ministère du—pour l'année 1915.. 36
Travaux publics—rapport du ministre des—pour l'exercice clos le 31 mars 1915.. 19
Travaux publics—relevé indiquant toutes les sommes dépensées imputables sur le compte du capital, année finissant le 31 décembre 1915.. 141
Travaux publics—relevé indiquant les sommes dépensées imputables sur le revenu pour l'année finissant le 31 décembre 1915.. 140
Trésorerie—informations des décisions de la—état des.. 64

U

Unions ouvrières—rapport annuel concernant les.. 70

V

Vaisseaux—liste des—appartenant à l'Etat et exploités, et aussi liste de ceux qui ne le sont pas.. 273
Voie de service de McQueen *re* installation de la—et son déplacement subséquent.. 132
Voie de service de McQueen *re* installation de la—et son déplacement subséquent. 132*a*

W

Wilson, J. W. V., dépenses de—en qualité de gardien de pêcheries à Shelburne, N.-E., en 1915.. 161
Women's Purity Federation—convention de la—tenue à San-Francisco—rapport des délégués qui y ont assisté. 85

Y

Yukon, Territoire du—décrets de l'exécutif *re* gouvernement du.. 53

Voir aussi l'Index Alphabétique, page 1.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME E.

Cinquième recensement du Canada, 1911—Volume V—Forêts, pêcheries, fourrures et minéraux.

Cinquième recensement du Canada—Volume VI—Occupations du peuple.

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1915, volume I, parties a, b et A à L; volume III, parties V à Z. Présenté par sir Thomas White, le 7 février 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1915, volume II, parties M à U. Présenté par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1915, volume IV, parties ZZ. Présenté par sir Thomas White, le 14 février 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présentés le 1er février 1916, par sir Thomas White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*a*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*b*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en mai 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1915. Présentée le 1er février 1916, par sir Thomas White.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 5.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année finissant le 31 décembre 1915. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurances du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1915. Présenté le 10 avril 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie I.—Commerce du Canada (Importations et exportations). Présenté le 13 janvier 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie II.—Commerce du Canada avec (1) la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni, (4) les Etats-Unis. Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie III.—Commerce du Canada avec les pays étrangers (sauf la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis). Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. (Partie IV.—Renseignements divers.) Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*d*. Rapport des commissaires de grain. (Partie V.) Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie VI.—Services de paquebots subventionnés ainsi que statistiques du trafic des steamers jusqu'au 31 décembre 1915 et estimations pour l'exercice 1916-17. Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*f*. Rapport du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie VII.—Commerce des pays étrangers, traités et conventions. Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 18 janvier 1916, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

12, 13, 14. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie I.—Accise. Partie II.—Inspection des poids et mesures, gaz et électricité. Partie III.—Falsification des substances alimentaires. Présentés le 18 février 1916, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 20 janvier 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15a. Rapport du commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. (Laiterie, fruits, extension des marchés et des installations frigorifiques.) Présenté le 1er février 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15b. Rapport du directeur général vétérinaire, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté en 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15c. Rapport sur la loi concernant l'enseignement agricole 1914-15 conformément à l'article 8 du chapitre 5 de 3-4 George V. Présenté le 24 janvier 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

16. Rapport du directeur et des officiers des stations agronomiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 31 janvier, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice clos le 30 septembre 1914. (Appendice au rapport du Commerce pour l'année 1914.) Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Relevé des élections partielles de la Chambre des communes tenues au cours de l'année 1915. Présenté en 1916, par Son Honneur l'Orateur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

(Ce volume est relié en deux parties.)

19. Rapport du ministre des Travaux publics sur les travaux sous son contrôle, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

19a. Emmagasinage des eaux de la rivière Ottawa, pour l'année 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

19b. Rapport intérimaire de la commission chargée d'examiner certaines conditions générales du transport se rattachant au problème économique du canal projeté de la baie Georgienne. Présenté le 14 avril 1916, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, pour l'exercice du 1er avril 1914 au 31 mars 1915. Présenté le 2 février 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20a. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1915. Présenté le 17 mai 1916, par l'honorable M. Reid.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20b. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 4 avril 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

20c. Dixième rapport de la commission des chemins de fer du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 2 février 1916, par l'honorable M .Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20d. Statistique des téléphones du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 13 avril 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20e. Statistique des messageries du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 13 avril 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20f. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 16 mai 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

21. Quarante-huitième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1914-15.—Marine. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1915. Présentée en 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Supplément au quarante-huitième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1914-15. Marine.—Rapport de l'inspection des bateaux à vapeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

24. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Casgrain.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 19.

25*a*. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*b*. Rapport annuel de la division des levés topographiques du ministère de l'Intérieur, 1914-15. Présenté le 1er mai 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 20.

25*c*. Rapport sur le jaugeage des cours d'eau, pour l'année civile de 1915. Présenté en 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*d*. Quatorzième rapport de la commission de géographie du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21.

25*e*. Levés hydrographiques de la Colombie-Britannique.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*f*. Levés hydrographiques du Manitoba, 1912-14.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*g*. Rapport du médecin-chef du ministère de l'Intérieur, pour 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 22.

26. Rapport sommaire de la Commission géologique du ministère des Mines, pour l'année civile de 1914. Présenté en 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des Mines, pour l'année civile de 1914. Présenté en 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 23.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 19 janvier 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1915. Présenté le 29 janvier 1916, par sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 24.

29. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 28 février, par l'honorable M. Blondin.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29a. Rapport sur les travaux des Archives publiques, pour l'année 1914. Présenté en 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 25.

30. Liste du Service civil pour 1915. Présentée en 1916, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimée pour la distribution et les documents parlèmentaires.

31. Rapport annuel de la Commission du Service civil du Canada, pour l'année terminée le 31 août 1915. Présenté en 1916, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 26.

32. Rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 20 mars 1916, par l'honorable M. Blondin.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport du secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 23 février 1916, par sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

34. Rapport du ministre de la Justice pour les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

35. Rapport du Conseil de la milice du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 21 février 1916, par sir Sam Hughes.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35a. Emploi des troupes expéditionnaires après la guerre. Présenté en 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 25 janvier 1916, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36a. Huitième rapport du registraire des conseils de conciliation et d'enquête sous l'autorité de la loi des enquêtes en matière de différends industriels de 1907, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 25 janvier 1916, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 27.

37. Onzième rapport annuel des commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice terminé le 31 mars 1914. Présenté le 2 février 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38. Rapport du ministère du Service naval, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38a. Supplément au rapport du Service naval—Biologie canadienne, 1914-15. Présenté en 1916, par l'honorable M. Hazen—*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

38b. Histoire naturelle du hareng. Présenté en 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Quarante-huitième rapport de la division des pêcheries du ministère du Service naval, 1914-1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

40. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 13 janvier 1916, par Son Honneur l'Orateur.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 28.

41. Copie des décrets du conseil autorisant des règlements pour le département du Service de la marine, conformément à l'article 47, chapitre 43, 9-10 Edouard VII, comme suit:—

N° 2864, en date du 4 décembre 1915, pour paiement de l'allocation de séparation dans le cas des sous-officiers brevetés.

N° 3009, en date du 21 décembre 1915, au sujet de l'application de la loi sur la discipline navale, etc., pour la direction de la force navale volontaire.

N° 63-422, en date du 15 octobre 1915, au sujet de la nomination de paie-maîtres adjoints en exercice.

VOLUME 28—*Suite.*

N° 2267, en date du 25 septembre 1915, au sujet de règlements pour le paiement de "solde retenue".

N° 93-2151, en date du 17 septembre 1915, au sujet des allocations aux officiers et marins faisant le service des signaux.

N° 1712, en date du 21 juillet 1915, au sujet d'un mode de pensions pour les officiers et marins des forces navales royales canadiennes.

N° 748, en date du 13 avril 1915, au sujet de l'établissement de grades d'artilleurs de 1re et de 2me classes dans la marine royale canadienne.

N° 58-1470, en date du 24 juin 1915, au sujet de l'augmentation du chiffre de l'allocation de séparation à un enfant sans mère, dans la proportion de 3 à 5.

N° 85-1158, en date du 20 mai 1915, au sujet de la revision des montants payables à compte de l'allocation de séparation aux personnes dépendant de marins du service permanent de la marine royale canadienne.

N° 756, en date du 13 avril 1915, au sujet du paiement d'allocation aux officiers de réserve volontaire du service de la marine royale canadienne pour exécution de fonctions comportant l'allocation payée aux officiers de la marine royale canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 17 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

42. Copies de proclamations, décrets de l'exécutif et de documents concernant la guerre européenne. Présentées par sir Robert Borden, le 18 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

42*a*. Premier supplément du volume contenant les copies des proclamations, décrets de l'exécutif et documents concernant la guerre européenne. Présenté par sir Robert Borden, le 18 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

43. Décrets du conseil concernant la guerre européenne, du 29 avril 1915 au 12 janvier 1916, inclusivement. Présentés par sir Robert Borden, le 18 janvier 1916.. ..*Pas imprimés.*

44. Copie de nouvelles règles de cour adoptées par les juges de la cour Suprême de l'Alberta, en vertu de l'article 576 du Code criminel, lors de la réunion du 27 novembre 1915. Présentées par l'honorable M. Meighen, le 20 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimées.*

45. Relevé du nombre moyen d'hommes servant dans la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1915, leur paie et frais de voyage, aux termes du chapitre 92, article 6, paragraphe 2, des Statuts révisés du Canada. Présenté par l'honorable M .Doherty, le 20 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

46. Règlements conforme à la loi des insectes destructeurs et autres fléaux, aux termes de l'article 9, chapitre 31, de 9-10 Edouard VII. Présentés par l'honorable M. Burrell, le 24 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

47. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, et dans l'*Officiel* de la Colombie-Britannique entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'alinéa (*d*) de l'article 38 des règlements régissant l'arpentage, l'administration et la disposition des terres fédérales dans la zone du chemin de fer, de 40 milles, dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

48. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 77 de la loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada de 1908. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

49. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 16 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 19, chapitre 10, 1-2 George V, loi des réserves forestières et des parcs fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

50. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 5 du chapitre 21, 7-8 Edouard VII, loi des arpentages fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1915. *Pas imprimés.*

51. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions du chapitre 47, 2 George V, intitulé: "Loi concernant les eaux dans la zone du chemin de fer et dans l'étendue de terres de la rivière La-Paix". Présentés par l'honorable M. Roche, le 23 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

52. Décrets du conseil édictés entre le 16 janvier et le 31 décembre 1915, approuvant les règlements faits et les formules prescrites, en conformité de l'article 57 de la loi de l'irrigation, chapitre 61, Statuts revisés du Canada, 1906, telle que modifiée par le chapitre 38, 7-8 Edouard VII. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916. *Pas imprimés.*

53. Décrets du conseil édictés en vertu des dispositions de l'article 18 du chapitre 63, Statuts revisés du Canada, "Loi prévoyant à l'administration du Territoire du Yukon. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

54. Relevé des terres vendues par la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien pendant l'année expirée le 30 septembre 1915. Présenté le 25 janvier 1916.. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 28—*Suite.*

55. Etat des permis donnés par le ministère de l'Intérieur, pour l'entrée de la boisson enivrante dans les Territoires du Nord-Ouest, durant l'année expirée le 31 décembre 1915, en conformité de l'article 88 du chapitre 62 des Statuts revisés du Canada. Présenté par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916. . . . . *Pas imprimé.*

56. Copie des Ordres généraux de la milice pour la période comprise entre le 25 novembre 1914 et le 24 décembre 1915. Présentés par sir Sam Hughes, le 26 janvier 1916. *Pas imprimés.*

57. Relevé des allocations de pension et de retraite, dans le Service civil, au cours de l'année terminée le 31 décembre 1915, faisant connaître le nom, le grade, le salaire, le service, ainsi que la somme attribuée et la cause de la mise à la retraite de chaque personne pensionnée ou mise à la retraite, et aussi si la vacance a été remplie par avancement, nomination ou transfert, ainsi que le salaire du nouveau titulaire. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

58. Relevé des dépenses au chapitre des "Dépenses imprévues", du 1er avril 1915 au 12 janvier 1916, en conformité de la loi des subsides, 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

59. Rapport des transactions de la Société Royale du Canada, pour l'année terminée le 30 avril 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

60. Relevé des recettes et dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, au 31 mars 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

61. Relevé des recettes et dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux jusqu'au 31 mars 1915, tel que requis par le chapitre 57, article 12, 7-8 Edouard VII. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

62. Relevé des emprunts temporaires de l'Etat, non soldés au 31 décembre 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

63. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement au compte de l'exercice financier 1915-16. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

64. Sommaire des décisions du Conseil de la Trésorerie, en conformité de l'article 44 de la loi du revenu consolidé et de l'audition. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

65. Relevé détaillé de toutes les remises et de tous remboursements de péages et de droits pour l'année financière terminée le 31 mars 1915. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 3 février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant la quantité d'équipements *Oliver* achetés depuis le 1er août 1914, les noms des vendeurs, le prix payé à chacun d'eux et les dates de livraison ; aussi, copie de toutes plaintes formulées contre cet équipement, et de toute mesure administrative ou autre, prise à ce sujet. Présentée le 3 février 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

67. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour état indiquant la quantité de dragage fait dans le comté d'Inverness, depuis 1896 jusqu'à date, les localités où ces travaux ont eu lieu, et la somme des travaux dans chaque localité, les dates auxquelles ces travaux ont été faits et leur coût dans chaque cas. Présentée le 3 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre ,en date du 17 mars 1915, pour copie de tous rapports, correspondance et autres communications entre le département des Douanes et Auguste Desjardins, de Saint-Denis de Kamouraska, depuis sa nomination comme officier préventif du dit département. Présentée par l'honorable M. Reid, le 3 février 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

69. Etat détaillé de toutes les obligations et de tous les cautionnements enregistrés au département du secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier rapport (15 février 1915), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32 du chapitre 19, Statuts revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 3 février 1916. . . *Pas imprimé.*

70. Rapport annuel concernant les unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, C.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 3 février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1915, pour copie de tous documents, lettres, dépêches, correspondance, requêtes, recommandations, soumissions, etc., se rapportant à l'achat du terrain de la "Quarantaine de Lévis". Présentée le 3 février 1916.—*M. Bourassa*. . . . . *Pas imprimée.*

72. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 7 février 1916, nommant Robert A. Pringle, de la cité d'Ottawa, l'un des conseillers de Sa Majesté, jurisconsulte, et Son Honneur D. B. MacTavish, juge de la cour de comté du comté de Carleton, pour constituer une commission, sous l'empire de la loi des enquêtes, aux fins de tenir une enquête au sujet de l'origine du récent incendie désastreux qui a détruit les édifices parlementaires à Ottawa. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

72a. Copie du rapport de la Commission royale nommée aux fins de tenir une enquête sur l'origine du feu qui a détruit l'édifice central du Parlement, à Ottawa, le jeudi, 3 février 1916. Présentée par l'honorable M. Rogers, le 16 mai 1916.
Imprimée pour les documents parlementaires.

73. C.P.-162, daté le 29 janvier 1916, pour création du poste d'opérateur de télégraphie sans fil dans la Réserve volontaire Navale Royale canadienne et règlements pour la gouverne de cette réserve. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 7 février 1916. .. .. *Pas imprimé.*

74. C.P.-183, daté le 31 janvier 1916 pour règlements déterminant le paiement d'un supplément de solde aux officiers du Service royal canadien de la marine remplissant les fonctions d'interprètes. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 7 février 1916. .. .. *Pas imprimé.*

74a. Copie du décret du conseil n° 54,601, en date du 16 mars 1916, autorisant le paiement aux officiers de la réserve navale royale de l'allocation pour le mess. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 29 mars 1916. .. .. *Pas imprimée.*

75. Communication reçue du Haut-Commissaire intérimaire du Canada, à Londres, sir George Perley, transmettant un rapport concernant l'hôpital canadien à Dinard par le Dr Rallier du Baty, chirurgien en chef de cet hôpital. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. .. .. *Imprimée pour les documents parlementaires.*

76. Communication reçue du très honorable A. Bonar Law, secrétaire colonial, transmettant un exemplaire des Débats parlementaires impériaux (Chambre des Communes, 10 janvier) sur une résolution adoptée par cette Chambre, et dont voici la teneur:—

"Que, en vue de donner plus de force à la détermination des alliés dans la poursuite de la guerre, le gouvernement de Sa Majesté devrait s'entendre immédiatement avec les gouvernements des diverses possessions britanniques en vue, par le moyen de leur aide, de faire converger toute la force économique de l'Empire, en coopération avec celle de nos alliés, vers un effort commun contre l'ennemi." Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916.. .*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

77. Correspondance échangée entre l'Association des manufacturiers canadiens et le premier ministre, 1914-1915. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. *Pas imprimée.*

78. Correspondance échangée entre la *Intercolonial Nickel Company* et le premier ministre. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. .. .. *Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance et de tous rapports au sujet des réclamations des chasseurs de phoques à fourrure de la Colombie-Britannique en vertu du dernier traité conclu avec la république américaine. Présentée le 9 février 1916. . . .*Imprimée pour les documents parlementaires.*

80. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 15 avril 1915, autorisant le renouvellement, à dater du 31 mars 1916, de la convention intervenue entre le gouvernement fédéral et la province de l'Alberta pour les services de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dans la dite province. Présenté par sir Robert Borden, le 10 février 1916.
Imprimée pour les documents parlementaires.

81. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 21 mai 1915, autorisant le renouvellement, à dater du 31 mars 1916, de la convention intervenue entre le gouvernement fédéral et la province de la Saskatchewan pour les services de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dans la dite province. Présentée par sir Robert Borden, le 10 février 1916.
Imprimée pour les documents parlementaires.

82. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres et autres documents concernant la demande de Wasyl Pinianski pour les lettres patentes du ¼ sud-ouest de la section 5, township 25, rang 4, à l'ouest du deuxième méridien principal, dossier officiel n° 1,752,484. Présentée le 16 février 1916.—*M. MacNutt.*
Pas imprimée.

83. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 février 1916, pour copie de tous affidavit, lettres, télégrammes et autre correspondance, se rapportant au ¼ S.-E. de 7-1-13, à l'ouest du deuxième méridien, actuellement le homestead de Frank Strubell, et échangés au cours des années 1914 et 1915 entre le ministère de l'Intérieur, ou le ministre ou l'un ou l'autre des fonctionnaires du ministère et le bureau des terres fédérales à Weyburn et à Estevan, et avec toutes personnes qui ont tenté d'obtenir une inscription de homestead pour cette ferme ou qui ont prêté leur aide à cette tentative. Présentée le 16 février 1916.—M. *Turriff.* .. .. *Pas imprimée.*

84. Rapport de la commission chargée de faire une enquête sur l'augmentation du coût de la vie en Canada et les causes qui ont contribué à produire ce résultat. Présenté par , le 16 février 1916. .. .. *Imprimé pour la distribution.*

84a. Synopsis des pièces à l'appui, préparé par le service des statistiques du ministère du Travail, soumis à la Commission d'enquête sur le coût de la vie, 1915. Présenté par sir Robert Borden, le 29 février 1916. .. .. *Imprimé pour la distribution.*

85. Rapport de la délégation représentant le gouvernement du Canada au neuvième congrès annuel tenu sous les auspices de la *World's Purity Federation* à San-Francisco, du 18 au 24 juillet. Présenté par sir Robert Borden, le 16 février 1916.. .. . .*Pas imprimé.*

VOLUME 28—*Suite.*

86. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous décrets du conseil, lettres et correspondance qui ont conduit à la convocation de la conférence des gouvernements locaux qui a eu lieu à Ottawa en octobre dernier, et de toutes les minutes et résolutions de la dite conférence. Présentée le 17 février 1916.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., se rattachant à l'achat par le gouvernement de plusieurs lots de terre maintenant compris dans la ferme expérimentale de Rosthern, Saskatchewan. Présentée le 22 février 1916.—*M. McCraney*.. .. ..*Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état faisant connaître les noms et adresses postales de toutes les personnes de Ecum-Secum, Marie-Joseph, Spanish-Ship-Bay et Liscombe, comté de Guysborough, N.-E., qui ont demandé en 1912, 1913, 1914 et 1915 les primes à accorder en vertu de la loi des pêcheries en eau profonde; faisant la différence entre les demandes acceptées suivies du paiement de la prime, et celles qui ont été rejetées, avec mention des raisons du rejet, s'il en est. Présentée le 22 février 1916.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état faisant connaître la superficie des parcelles de terres de homesteads ou autres, dans la province de la Saskatchewan, vendues en 1915, le nom de l'acheteur, et le prix payé dans chaque cas. Présentée le 22 février 1916.—*M. Martin (Regina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie des prospectus, et relevé donnant le taux d'intérêt, l'intérêt réel, le produit net et les frais de commission, d'impressions et autres dépenses en ce qui concerne l'emprunt domestique de cent millions de piastres prélevé par le gouvernement, et aussi l'emprunt de quarante-cinq millions de piastres négocié à New-York en 1915. Présentée le 22 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état faisant connaître le nombre de souscripteurs à l'emprunt domestique de cent millions de piastres fait par le gouvernement, spécifiant le nombre de souscriptions de $1,000 et au-dessous, ainsi que le nombre de souscriptions étant des multiples de $1,000. Présentée le 22 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître,— 1. A combien de firmes ou de particuliers, le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères a donné des commandes de culottes, caleçons et pantalons depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de culottes, caleçons et pantalons ont été commandés à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrées jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces culottes, caleçons et pantalons. Présentée le 24 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant le nombre de personnes résidant dans le comté de Wright qui ont été nommées à des emplois dans le service intérieur ou le service extérieur depuis octobre 1911; le nombre de destitutions depuis la même date; le nombre de démissions depuis la même date; et les noms des personnes à la demande desquelles ces démissions, s'il en est, ont été données. Présentée le 24 février 1916.—*M. Devlin*.. .. ..*Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 avril 1915, pour relevé faisant connaître,— 1. Les noms des personnes qui ont passé avec succès les examens du service civil, dans la province de Québec, depuis l'établissement de la Commission du Service civil. 2. Le nombre de ces personnes qui ont été appelées à entrer dans le service civil, depuis l'établissement de la commission. 3. Le nombre, dans chaque grade, de ceux qui ont passé ces examens avec succès. Présentée le 24 février 1916.—*M. Boulay*..*Pas imprimée.*

95. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, papiers et télégrammes se rattachant en quelque manière à la demande de Æneas McKinnon pour la récompense allouée aux vétérans qui ont fait du service lors des incursions féniennes. Présentée le 24 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. *Pas imprimée.*

95a. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 14 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents de quelque nature que ce soit, se rapportant en quoi que ce soit à la demande faite par Anes ou Angus McKinnon, de Iron-Mines ou Orangedale, comté d'Inverness, pour obtenir la prime accordée aux soldats ayant servi lors des incursions féniennes. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. *Pas imprimée.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1915, pour copie de la réclamation du capitaine Stephen Paul, propriétaire du bateau à vapeur *Rhoda*, à la suite de la destruction de son vaisseau désemparé par naufrage, ordonnée par le département de la Marine, et de toute la correspondance s'y rattachant. Présentée le 24 février 1916.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres ou autres documents échangés entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et J. C. Douglas, écr, M.P.P., de Glace-Bay, N.-E., entre le 1er janvier et le 31 décembre 1914, et de tous télégrammes et lettres entre le ministre des Douanes, le ministre des Postes et le dit J. C. Douglas, durant la même période, au sujet de la destitution, de la nomination ou de la réintégration à leur poste des fonctionnaires du gouvernement. Présentée le 24 février 1916 —*M. McKenzie.* .. .. *Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les rapports contenant le relevé des profondeurs d'eau dans les différentes écluses comprises dans les améliorations de la branche *est* de la rivière à Pictou, et de toute la correspondance et des recommandations touchant les changements apportés aux plans. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald*. . .. .*Pas imprimée.*

98a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les rapports contenant le relevé des profondeurs d'eau dans les différentes écluses comprises dans les améliorations de la branche *est* de la rivière à Pictou, et de toute la correspondance et des recommandations touchant les changements apportés aux plans. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Macdonald*. . .. .*Pas imprimée.*

99. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, requêtes, etc., concernant la nomination, à l'automne de 1915, d'un bureau de conciliation touchant les employés de la compagnie houillère *Acadia*, dans le comté de Pictou. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald.* .. .. .. *Pas imprimée.*

100. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour état donnant le nombre de milles de lignes télégraphiques établies dans le comté d'Inverness, ainsi que leur situation chaque année, depuis 1896 jusqu'à date, et le coût de chaque ligne. Présentée le 24 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* .. .. *Pas imprimée.*

101. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, soumissions, lettres et contrats au sujet d'un service postal entre Noël et Maitland, comté de Hants, et l'adjudication du contrat pour ce service. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald.* .. .. *Pas imprimée.*

102. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1915, pour copie de la requête adressée au ministère des Postes pour l'établissement d'une route postale rurale dans le comté de Shefford, connue sous l'appellation de Warden n° 1, et de toutes lettres et de tous télégrammes, rapports et autres documents s'y rapportant. Présentée le 24 février 1916.—*M. Boivin*.. .. ..*Pas imprimée.*

103. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour état indiquant les différentes routes postales rurales dans le district électoral de Strathcona, leur situation et la date de leur établissement, ainsi que toutes les dites routes soumises actuellement à la considération du gouvernement. Présentée le 24 février 1916.—M. *Douglas.* *Pas imprimée.*

103a. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1916,—Relevé faisant connaître le parcours de toutes les routes postales rurales dans le district électoral de Strathcona, la date de leur établissement, et le parcours des routes actuellement à l'état de projet. Présentée le 24 février 1916.—*M. Douglas.* .. .. *Pas imprimée.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 25 mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, pétitions, rapports et autres documents concernant l'établissement d'une route postale rurale pour desservir les districts de Hodson et Toney-Mills, comté de Pictou. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald.* .. .. *Pas imprimée.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, mémoires et correspondance reçus par l'honorable ministre des Postes ou le très honorable sir Robert Borden, depuis le 1er janvier 1912, concernant le contrat du transport de la malle à Lemon, dans le comté de Richmond, N.-E., et copie de toutes les réponses aux susdits documents. Présentée le 24 février 1916.—*M. Kyte*. . .*Pas imprimée.*

106. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état indiquant le nombre de routes postales rurales établies au cours du dernier exercice financier, dans quels comtés elles l'ont été, et quel en a été le coût dans chaque comté. Présentée le 24 février 1916.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

107. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Marine et des Pêcheries ou autre ministère et la commission de pilotage du port et du district de Ste-Anne, comté de Victoria, en 1914 et 1915, au sujet de la révocation ou de la démission de Daniel Buchanan à titre de pilote du dit port ou district. Présentée le 24 février 1916.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

108. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1915, pour copie de tous documents, lettres, correspondance, messages, rapports, etc., concernant les demandes de soumissions pour le transport des malles entre le bureau de poste de Saint-François de Montmagny et la station de l'Intercolonial pendant les années 1914 et 1915, ainsi que copie des soumissions qui ont été envoyées en rapport avec le dit service de la poste. Présentée le 24 février 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska).* .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

109. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous mémoires, correspondance, lettres et télégrammes reçus par le ministre des Postes ou par le très honorable sir Robert Borden en 1915, au sujet du contrat pour le transport des malles entre Roberta, comté de Richmond, et West-Bay, comté d'Inverness, N.-E., et copie des réponses faites aux susdits documents. Présentée le 24 février 1916.—*M. Kyte* . . . . *Pas imprimée.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, soumissions, annonces ou affiches et autres documents au sujet de l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances entre Medicine-Hat et la Butte-à-l'Aigle, dans le district électoral de Medicine-Hat, Alta. Présentée le 24 février 1916.—*M. Buchanan* . . . . *Pas imprimée.*

111. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous rapports officiels, correspondance, preuve, mémoires et décrets du conseil concernant l'enquête faite par M. Busby, inspecteur des douanes, sur la conduite de certains fonctionnaires du service des douanes à Halifax, N.-E., dans la dernière partie de l'année 1915. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

112. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé faisant connaître le montant total de rabais de droits accordés aux importateurs au cours du présent exercice financier jusqu'au 31 décembre 1915, avec les détails de ces rabais. Présenté le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

113. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les témoignages, correspondance, enquêtes et rapports reçus par les fonctionnaires du ministère ou des décrets du conseil touchant le renvoi d'office de Clifford G. Brander, douanier de service à Halifax, N.-E. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

114. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance, ou autres documents échangés entre les officiers de douane à North-Sydney, N.-E., ou quelqu'un d'entre eux, et le ministère des Douanes concernant la location d'une chambre ou de chambres pour fins de douanes à North-Sydney. Présentée le 25 février 1916.—M. *Mackenzie (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

115. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé faisant connaître le revenu perçu au cours du présent exercice financier, jusqu'au 31 décembre 1915, sur l'importation des articles suivants sujets aux droits, sous les rubriques de tarif général, de tarif de préférence, et de surtaxe, ainsi que les quantités et valeurs de ces importations, savoir: minerai de fer, fer et acier, et les produits manufacturés de fer et d'acier; cotons et cotonnades; cuirs et cuirs manufacturés; laine et lainages; charbon; manganèse; zinc; cuivre; viandes, œufs et beurre. (Si quelques-uns des item ci-dessus sont beaucoup subdivisés dans la nomenclature adoptée pour les rapports douaniers, l'on pourra ne mentionner que les principaux item d'importation quant à la quantité, à la valeur et au revenu.) Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean* (*Halifax*). *Pas imprimée.*

116. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous rapports, correspondance, preuve, mémoires et décrets du conseil concernant la destitution de Charles McCarthy, du service des douanes au port de Halifax, et sa réinstallation. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean* (*Halifax*). *Pas imprimée.*

117. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les témoignages entendus, correspondance, rapports, mémoires ou décrets du conseil touchant la démission ou le renvoi d'office des personnes suivantes dans le service des douanes au port de Halifax, savoir: A. J. Crosbie, Thomas Lynch et J. B. Naylor. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean* (*Halifax*) . . . . *Pas imprimée.*

118. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour copie de toute correspondance et de tous rapports touchant la fermeture de la station du service préventif des douanes à Vicars, Qué.; l'ouverture d'un bureau de douane ou station de service préventif à Frontier, Qué., dans le comté de Huntingdon, et des déclarations de dissentiment reçues subséquemment contre la fermeture du bureau à Vicars. Aussi, sommaire des rapports reçus depuis 1912 des inspecteurs et du percepteur quant à l'administration et à la compétence de l'officier de douane, John W. Curran, récemment destitué à Vicars, Qué. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean* (*Halifax*) . . . . . . *Pas imprimée.*

119. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, soumissions et autres documents concernant l'établissement d'une route postale rurale entre Pictou et West-River, comté de Pictou. Présentée le 25 février 1916.—*M. Macdonald* . . . . *Pas imprimée.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 14 février 1916, pour relevé faisant connaître les différentes routes postales rurales actuelles dans le district électoral de Qu'Appelle, leur parcours et les dates auxquelles elles ont été établies;—aussi, toutes les routes postales rurales que l'on est en voie d'y établir ou dont le projet d'établissement est à l'étude présentement. Présentée le 25 février 1916.—*M. Thomson* (*Qu'Appelle*). *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

121. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, messages, correspondance et rapports concernant le contrat de transport des correspondances entre le bureau de poste de Saint-Jean, P.Q., et les stations de chemin de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Vermont-Central depuis et y compris 1911. Présentée le 25 février 1916.—*M. Demers*. . . . . *Pas imprimée.*

122. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, soumissions et autres documents concernant l'établissement d'une route postale rurale entre Eureka et Sunnybrae, comté de Pictou. Présentée le 25 février 1916.—*M. Macdonell*. . . . . *Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances au bureau de poste de Upper-Margaree et à celui de Gillies. Présentée le 25 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

124. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances à Margaree-Harbour et Chéticamp. Présentée le 25 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître les sommes dépensées soit pour construction, soit pour réparations, non compris les salaires payés aux fonctionnaires ou employés permanents, ou employés à l'année dans les ministères des Travaux publics, Chemins de fer et Canaux, Milice et Défense, Marine et Pêcheries, et Agriculture, dans le comté de Cumberland, au cours des exercices financiers de 1896 à 1911 inclusivement, avec mention de l'objet particulier de chaque dépense et de l'endroit où elle a eu lieu. Présentée le 28 février 1916.—*M. Rhodes*. . *Pas imprimée.*

126. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour la production,—d'un état du revenu de la Puissance du Canada pour les années 1909, 1910 et 1911, respectivement; aussi, d'un état des crédits votés et dépensés par le gouvernement de la Puissance pour l'agriculture, durant les années 1909, 1910 et 1911.—*(Sénat.)*. . . . . *Pas imprimée.*

127. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête tenue sur la perte d'un cheval appartenant à Louis de Gonzague Belzile, Amqui, comté de Matane, durant l'année 1915. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête tenue dans la cause de MM. Nazaire Morin et Napoléon Hébert, de Sainte-Florence, comté de Matane, portant le n° 10083 des dossiers de M. Alward, de Moncton. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

129. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête qui a eu lieu, relativement à l'incendie de la grange de Georges Lavoie, cultivateur au Bic, en date du 23 mai 1914. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

130. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête tenue sur la perte d'un cheval au Lac-au-Saumon, sur l'Intercolonial, par J. A. Théberge, de 1911 à 1913. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

131. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, dépositions de témoins à l'enquête, et rapports faits à la suite de cette enquête au sujet de la demande d'indemnité formulée par Alexandre D. Doucet pour des animaux tués sur la ligne de l'Intercolonial le 25 mai 1915. Présentée le 1er mars 1916. —*M. Turgeon*. . . . . *Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et arrangements entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et quelqu'un de ses fonctionnaires, y compris les employés de l'Intercolonial, au sujet de l'installation de la voie de garage désignée sous l'appellation de "garage McQueen", à Shédiac, N.-B., et de son enlèvement subséquent. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Carvell*. . . . . *Pas imprimée.*

132a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et arrangements entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et quelqu'un de ses fonctionnaires, y compris les employés de l'Intercolonial, au sujet de l'installation de la voie de garage désignée sous l'appellation de "garage McQueen", à Shédiac, N.-B., et de son enlèvement subséquent. Présentée le 23 mars 1916.—M. *Carvell*. . . . . *Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916,—Etat faisant connaître: 1. Les noms et adresses postales de tous les ingénieurs et employés de toutes sortes qui ont travaillé au tracé d'une ligne d'embranchement de l'Intercolonial, dans le comté de Guysborough, ainsi que le taux des gages et le montant brut payé en 1915 pour cet objet. 2. La dépense brute se rattachant en quelque manière aux travaux ci-dessus, depuis octobre 1911. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, requêtes, etc., en la possession du ministère des Chemins de fer, touchant la destitution de W. P. Mills, contremaître de la construction de la voie et des ponts pour le district n° 4 de l'Intercolonial;—aussi, de tous documents, lettres, télégrammes, requêtes, etc., en la possession du gouvernement, soit ici, soit à Moncton, se rapportant en quelque manière que ce soit à la demande faite par le dit W. P. Mills d'une enquête sur les causes qui ont amené sa destitution. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* . . . . *Pas imprimée.*

135. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état donnant les noms et les salaires de tous les officiers adjoints et commis employés dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, y compris les bureaux de l'adjoint du surintendant, de l'expéditeur des trains, des gares et hangars de fret, ainsi que les noms et salaires des contremaîtres dans chaque atelier du chemin de fer; aussi, les noms de tous les fonctionnaires, commis, ingénieurs-mécaniciens et chefs de trains qui ont pris leur retraite et sont inscrits sur la liste des pensions depuis le 1er janvier 1915, et le chiffre de la pension de retraite payée à chacun d'eux. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Copp.* *Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, témoignages, rapports et autres documents concernant l'enquête sur certaines irrégularités dans le pesage du fret sur la ligne de l'Intercolonial à Stellarton et New-Glasgow en 1914 et 1915, et la destitution de Arthur McLean qui s'en est suivie. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

137. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents se rapportant aux réparations du quai de Shag-Harbour, comté de Shelburne, N.-E., au cours des années 1915 et 1916. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Law.* . . . . *Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., en la possession du ministère des Travaux publics, se rapportant à une demande de la part de la Société historique de la Nouvelle-Ecosse de la permission de placer sur les murs du bureau de poste à New-Glasgow une plaque commémorative à la mémoire de feu le révérend Dr James MacGregor. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Sinclair.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 février 1916, pour état indiquant qui avait le ou les contrats pour la viande et autres provisions destinées aux dragues du ministère des Travaux publics employées à East-River ou autres endroits du comté de Pictou en 1914 et 1915, respectivement; quels montants ont été payés à chacun des soumissionnaires. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

140. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé, par province, de toutes les sommes d'argent, imputables sur le revenu, dépensées pendant la présente année financière jusqu'au 31 décembre 1915 par le ministère des Travaux publics sous les chapitres suivants: édifices publics; ports et rivières; chemins et ponts; lignes de télégraphe et téléphone; dragage; et divers. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé de toutes les sommes dépensées au cours du présent exercice par le ministère des Travaux publics et imputables sur le compte du capital pour les édifices publics et les havres et rivières respectivement, par province, avec mention en détail de la destination de telle dépense. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

142. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents concernant l'acquisition d'un site pour le bureau de poste à Bear-River, N.-E. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Law.* . . . . *Pas imprimée.*

143. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, listes et bordereaux de paie, reçus et documents de toute sorte concernant le prolongement ou la réparation du brise-lames de Port-Morien, dans Cap-Breton-Sud, pendant l'année 1915. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, entre le ministère de la Marine et des Pêcheries, ou l'un quelconque de ses fonctionnaires, et toute personne touchant la démission projetée du gardien actuel du phare à Cap-Jourmain, dans le comté de Westmorland. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Copp.* . . . . *Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de toute la correspondance échangée entre le ministère de la Milice et de la Défense, ou l'une ou l'autre de ses succursales, et le ministère de l'Agriculture, en ce qui concerne l'occupation des édifices de l'immigration ou de la quarantaine à l'île McNab et l'île Lawlor, Halifax, N.-E., pour des fins militaires, et spécialement quant à leur utilisation par le 63me régiment de la force expéditionnaire au delà des mers. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

146. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé faisant connaître les noms de tous les médecins nommés et employés dans le service de l'immigration ou de la quarantaine à Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal, Toronto, Winnipeg, Régina, Calgary, Edmonton, Vancouver et Victoria; avec mention de la date de chaque nomination, le salaire d'un chacun; faisant connaître de plus si ces médecins, ou l'un ou l'autre d'entre eux, sont encore au service du gouvernement, et, dans le cas où ils ne sont plus d'employés, à quelle date leur service a cessé. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état indiquant (1) quels sont les noms des soumissionnaires pour les différents contrats des transports des correspondances dans les boîtes rurales établies dans les comtés de L'Assomption et de Montcalm jusqu'à ce jour; (2) quel est le chiffre de chacune de ces soumissions et quel est le nom du soumissionnaire auquel chacun des contrats a été accordé avec le prix à lui octroyé; (3) s'il y a de ces contrats qui ont été consentis sans soumissions, et si oui, en faveur de qui et pour quel montant. Présentée le 2 mars 1916.—*M. Séguin.* *Pas imprimée.*

148. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes et correspondance échangés entre le ministère du Travail et les ouvriers des mines de Thetford avant, pendant et après la dernière grève dans cette région, et de tous autres papiers s'y rapportant. Présentée le 2 mars 1916.—*M. Verville*. . . *Pas imprimée.*

149. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 3 mars 1915, pour la production:—1. Des noms de toutes les personnes, dans le comté de Queens (Nouvelle-Ecosse) qui ont demandé des gratifications sous l'autorité des dispositions de la *Loi des gratifications aux volontaires lors des incursions féniennes,* et qui ont reçu ces gratifications; avec les noms des camarades et de l'officier commandant dans chaque cas. 2. Et les noms des personnes, dans le dit comté, qui ont demandé ces gratifications, avec les noms des camarades et de l'officier commandant, et qui n'ont pas reçu ces gratifications. . . . . *Pas imprimée.*

150. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil édictés depuis le 4 août 1914, relatifs aux soldats des corps expéditionnaires canadiens, quant aux sujets suivants:—(*a*) pensions décrétées pour les soldats en partie ou totalement invalidés, ou pour ceux dont ils étaient les soutiens; (*b*) gratifications en argent ou autres aides déterminés pour le support ou le soin des soldats revenus du front en partie ou totalement invalidés; et (*c*) paie, allocations ou autres gratifications accordées aux personnes dépendant des soldats durant leur service actif, et après leur retour du service, par suite d'invalidité, quelle qu'en soit la cause. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Oliver.* *Imprimée pour les documents parlementaires.*

151. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour relevé des noms de tous les médecins employés et désignés, au cours des années 1914 et 1915, pour l'examen des recrues dans le comté de Pictou, et de tous les changements apportés à la liste de ces médecins au cours de la période susdite. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

152. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1915, pour état donnant les noms et adresses de toutes les personnes dans les comtés d'Annapolis et de Digby, N.-E., auxquelles a été payée la gratification pour service lors de l'incursion fénienne; de celles dont les demandes ont été rejetées, et de celles dont les demandes n'ont pas encore été examinées. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

153. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour relevé faisant connaître les noms et les adresses de toutes les personnes dans le comté de Cap-Breton-Sud, N.-E., qui ont obtenu la prime accordée aux volontaires qui ont servi lors des incursions féniennes; aussi, les noms et adresses de toutes les personnes du même comté qui ont demandé cette prime mais qui ne l'ont pas encore reçue. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Carroll*. . . . . *Pas imprimée.*

154. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour état donnant les noms et adresses postales de toutes les personnes auxquelles a été payée la gratification pour service lors de l'incursion fénienne, dans le comté de Halifax, jusqu'à date. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

155. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 31 mars 1915, pour copie de toutes les requêtes demandant la prime accordée aux volontaires ayant servi lors de l'incursion fénienne et venant de la part de résidents du comté de Hants, N.-E.; aussi, les noms de ceux qui ont reçu cette prime, et de ceux dont la demande a été refusée, dans ce même comté, avec les raisons de tel refus; aussi, le nombre de demandes qui n'ont pas encore été réglées. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

156. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1915, pour état donnant le nom et l'adresse de toutes les personnes du comté de Richmond, N.-E., qui ont reçu la gratification accordée par le statut à ceux qui ont fait du service lors de l'incursion fénienne; aussi, les noms et adresses de celles dont les demandes ont été rejetées et les raisons du rejet. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

157. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour liste contenant les noms de tous les inspecteurs chargés d'examiner les obus fabriqués par la compagnie d'aciérie de la Nouvelle-Ecosse et autres usines fabriquant des obus à New-Glasgow, comté de Pictou. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

158. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour liste des employés permanents et autres sur le canal Soulanges, en 1910, avec le salaire payé à chacun d'eux; aussi, liste des employés en 1915, permanents ou autres, et le salaire accordé à chacun d'eux. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

159. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 24 février 1916, pour la production de toute correspondance échangée depuis le 1er janvier 1916 entre les membres du Sénat, des personnes ou institutions financières, et le gouvernement, l'honorable ministre des Finances ou sir Thomas White, personnellement, relativement à l'emploi de sommes d'argent non réclamées dans les banques pour les fins du Fonds patriotique.. .. ..*Pas imprimée.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant aux services de réparations, d'entretien et de garde sur le bateau de patrouille "A" (capitaine Blackford), après la fin de la navigation, dans le port de Shelburne, N.-E., au cours du mois de décembre 1914 et des mois subséquents jusqu'au moment de reprendre la mer en 1915. Présentée le 6 mars 1916.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

161. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., faisant connaître en détail les dépenses, frais de déplacement par mille et déboursés de Joseph W. V. Wilson, de Barrington, N.-E., en sa qualité de gardien des pêcheries dans le comté de Shelburne, N.-E., au cours de l'année 1915. Présentée le 6 mars 1916.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

162. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, rapports et autres documents se rapportant au blé réquisitionné vers le 27 novembre 1915, et à la méthode adoptée pour en disposer. Présentée le 6 mars 1916.—*M. Knowles*.. ..*Pas imprimée.*

162*a*. Réponse supplémentaire à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, rapports et autres documents se rapportant au blé réquisitionné vers le 27 novembre 1915, et à la méthode adoptée pour en disposer. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

163. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état indiquant les différentes routes postales rurales dans la division électorale de Régina, leur situation et la date de leur établissement, ainsi que toutes les routes postales rurales dans la dite division électorale prises actuellement en considération par le gouvernement. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Martin (Régina)*.. .. .. *Pas imprimée.*

164. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les télégrammes, soumissions, offres, lettres, rapports d'ingénieurs et autres documents au sujet de la construction d'un brise-lames ou havre à North-Lake, I.-P.-E. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*.. .. .. *Pas imprimée.*

165. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour liste contenant les noms de toutes les personnes qui ont travaillé à la réparation du quai de la Rivière-Ouelle, dans le cours de l'été 1915, avec la mention de leur emploi et les sommes qui leur ont été payées. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska).* *Pas imprimée.*

166. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents concernant les réparations au *Hanlover,* au Cap-Nègre, comté de Shelburne, N.-E., en 1915. Présentée le 7 mars 1916.—M. *Law.* *Pas imprimée.*

167. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, bordereaux de paie, télégrammes et correspondance concernant les frais de construction d'un quai ou jetée à la tête de Belleville, comté de Shelburne, N.-E., et des reçus et pièces justificatives se rapportant à ces travaux. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Law.* *Pas imprimée.*

168. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et résidant et toutes autres personnes concernant la construction d'un pont entre l'île Perrot et Sainte-Anne-de-Bellevue et l'île Perrot et Vaudreuil. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Boyer*.. .. .. *Pas imprimée.*

169. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de toutes lettres et correspondance entre A. Bellemare, écr, M.P., et le gouvernement ou aucun de ses membres, relativement à la construction du bureau de poste de Louiseville. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Gauvreau*.. .. .. *Pas imprimée.*

170. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état indiquant les sommes dépensées pour l'ameublement du bureau de l'honorable E. Patenaude, ministre du Revenu de l'Intérieur, avec copie des factures. Aussi, relevé de sommes dépensées pour l'ameublement du bureau de l'honorable W. B. Nantel, ex-ministre du Revenu de l'Intérieur, avec copie des factures. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Lanctôt.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

171. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, titres, papiers, actes notariés ou sous seing privé, au sujet de la vente, donation ou transfert, par la succession Alex. Fraser, de Rivière-du-Loup, au gouvernement ou au département des Chemins de fer pour l'I.-C.-R., du terrain ou partie de terrain à l'est du pont de l'I.-C.-R., à Rivière-du-Loup à l'endroit appelé *Gauvreau Yard,* et copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Gauvreau.*
Pas imprimée.

172. Rapport de la Commission fédérale chargée de préparer un plan général d'embellissement des cités d'Ottawa et de Hull, 1915. Présenté par sir Thomas White, le 10 mars 1916. . . . . *Pas imprimé.*

173. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, correspondance et autres documents quelconques relatifs au bureau de poste et au maître de poste de la paroisse de Saint-Esprit, dans le comté de Montcalm, depuis octobre 1911 à ce jour. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Séguin.*
Pas imprimée.

174. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances d'Inverness à Margaree-Harbour. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness).*
Pas imprimée.

175. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes et documents de toute sorte concernant les soumissions et l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances entre le tramway et le bureau de poste de Glace-Bay, Cap-Breton-Sud. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Carroll.*
Pas imprimée.

176. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les documents, mémoires, correspondance, rapports, etc., se rapportant au renvoi d'office de John E. Hallamore, maître de poste à Upper-Cornwall, comté de Lunenburg, N.-E., Présentée le 10 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

177. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances à Eastern-Harbour et Pleasant-Bay. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness).*
Pas imprimée.

178. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état détaillé de toutes les commandes de guerre obtenues par la *Dominion Steel Corporation,* de Sydney, N.-E. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Lemieux* . . . . *Pas imprimée.*

179. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie des commandes de guerre données à la compagnie des tramways de Montréal. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Fortier* . . . . *Pas imprimée.*

180. Rapport de la Commission Internationale concernant la rivière Saint-Jean. Présenté par l'honorable M. Rogers, le 10 mars 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

181. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour relevé détaillé de tous les naufrages survenus sur le fleuve Saint-Laurent depuis 1867 jusqu'à 1916, inclusivement. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Lemieux* . . . . *Pas imprimée.*

182. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, rapports et autres documents se rapportant à l'édifice public projeté à Prince-Rupert pour bureau de poste et autres fins, au terrain mentionné comme site de cet édifice et à l'achat du terrain en question. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Knowles* . . . . *Pas imprimée.*

183. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie du décret du conseil ou de l'ordre départemental renvoyant M. Bayfield de son poste de surintendant du dragage dans la Colombie-Britannique ; aussi, décret du conseil ou de l'ordre départemental nommant J. L. Nelson pour le remplacer. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Pugsley* . . . . *Pas imprimée.*

184. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de tous rapports et documents concernant les relevés faits par le gouvernement fédéral pendant l'automne 1914, du lac Matapédia et de la rivière du même nom jusqu'au village d'Amqui. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska)* . . . . *Pas imprimée.*

185. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de la liste actuelle des pensions accordées par l'Etat en Canada aux soldats invalides, et de toutes requêtes, lettres ou autres documents se rapportant à toute modification ou révision de cette liste. Présentée le 14 mars 1916.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 28—*Suite.*

186. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, ses ingénieurs et toutes autres personnes concernant la construction du bureau de poste à Rigaud; aussi, état donnant le montant des deniers payés à diverses personnes pour telle construction, ameublement, terrain, entretien du terrain et autres travaux. Présentée le 15 mars 1916.—*M. Boyer*. . . . . *Pas imprimée.*

187. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé faisant connaître les différentes routes postales rurales dans le district électoral de Medicine-Hat, leur parcours et la date de leur établissement; aussi,—toutes les routes postales rurales qui sont organisées dans le moment ou dont le projet est à l'étude pour ce district électoral. Présentée le 15 mars 1916.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

187*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour état indiquant,—1. La raison du délai apporté à l'établissement des routes postales rurales, que l'on dit être à l'état de projet dans le collège électoral de Medicine-Hat. 2. Quand, en première instance, on a demandé l'établissement de ces routes. 3. Si les requêtes à cette fin portaient le nombre voulu de signatures. 4. Si on a demandé des soumissions, et pour quelles routes. 5. Pourquoi on n'a pas accepté les plus basses soumissions, et établi les routes en question. 6. Si de nouvelles soumissions sont demandées pour ces routes. 7. S'il y a probabilité que quelques-unes de ces routes soient établies et utilisées immédiatement. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

188. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, enquêtes et rapports se rapportant à la destitution de Joseph Fleming, chef de train sur l'Intercolonial et à sa réintégration en office. Présentée le 16 mars 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

189. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mars 1915, pour copie de tous les télégrammes, requêtes, communications et autres documents se rapportant à la destitution de M. Hubert Paquin, maître de poste à Saint-Gilbert de Portneuf. Présentée le 16 mars 1916.—*M. Delisle*. . . . . *Pas imprimée.*

190. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son commissaire enquêteur, M. G. H. Bergeron, et toutes autres personnes concernant l'enquête, la destitution ou le remplacement des maîtres de poste, des bureaux énumérés plus bas; aussi, copie de toute correspondance se rapportant à la nomination des maîtres de poste actuels en remplacement des précédents qui ont été destitués ou remplacés pour une raison ou autre: Saint-Lazare-Village; Vaudreuil-Station; Pointe-Fortune; Val-des-Eboulis; Mont-Oscar, Sainte-Justine-de-Newton, et Sainte-Marthe. Présentée le 16 mars 1916.—*M. Boyer*. . . . . *Pas imprimée.*

191. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 17 février 1916, pour production de tous les documents, lettres, rapports et télégrammes se rapportant de toute manière que ce soit à la démission de M. Chisholm, inspecteur des agences indiennes de la Saskatchewan. *Pas imprimée.*

192. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour état indiquant: 1. Quels étaient, au 1er octobre 1915, les noms, le grade et les aptitudes militaires des officiers d'état-major des 1er, 2me et 3me districts militaires, y compris les officiers en charge des camps et des écoles d'instruction. 2. Quels sont les noms des officiers ci-dessus qui, à cette date, ont offert leurs services, prêté serment et été acceptés pour le service d'outre-mer. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Proulx*. . . . . . . *Pas imprimée.*

193. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour relevé faisant connaître combien de personnes ont été employées par le ministère de la Milice depuis le commencement de la guerre pour examiner et évaluer les articles achetés pour fins militaires, tels que effets d'habillement, harnais, etc.; combien de ces employés sont des hommes du métier, des experts ou des personnes habiles à juger des divers matériaux ainsi achetés. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Verville*. . . . . *Pas imprimée.*

194. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents se rattachant en quelque manière à la demande formulée par Mme Flora McIntyre, de River-Dennis, comté d'Inverness, N.-E., pour la gratuité à laquelle avait droit son mari défunt, Angus McIntyre, ci-devant de River-Dennis, pour service lors de l'incursion fénienne. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

195. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour état indiquant: 1. Quels sont les noms, les dates de nomination, l'adresse postale lors de la nomination et la profession antérieure des censeurs employés par le ministère de la Milice à Louisbourg et à North-Sydney, N.-E. 2. Quels sont les noms de tous les dits censeurs qui sont aussi déchiffreurs de dépêches, et les noms et adresses de tous ceux qui sont employés dans le service de la censure aux endroits précités. 3. Quel est le montant payé à chaque censeur ou déchiffreur de dépêches depuis le 4 août 1914 jusqu'au 1er février 1916, ou à toute autre personne, se rapportant au service de la censure ou du déchiffrement des dépêches aux endroits précités. Présentée le 20 mars 1916.—*M. McKenzie*. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

196. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, conventions, etc., concernant la création en 1915, d'un bureau de conciliation, sous l'empire de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, en ce qui regarde les employés de la *Nova Scotia Steel Company,* dans le comté de Pictou. Présenté le 20 mars 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

197. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour liste des hommes employés dans la police fédérale, avec le salaire de chacun d'eux. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Boulay.* . . . . *Pas imprimée.*

198. Etat indiquant si le gouvernement a pris connaissance de l'article publié dans la *Gazette,* de Montréal, le 1er novembre 1915 :—

"Aide fournie par le Canada par suite de la vente de la farine donnée.—Substances alimentaires non requises pour les pauvres de l'Angleterre achetées pour secourir les Belges.—Fonds prélevés pour venir en aide à la côte orientale.—L'honorable Walter Long recommande au gouvernement canadien de disposer de $750,000 pour cette fin.—Recommandation agréée.—(Câblogramme spécial du correspondant résidant de la *Gazette*).

"Londres, 31 octobre.—L'aide fournie par le Canada aux villes de la côte de l'est de l'Angleterre, qui sont dans la gêne par suite de la guerre, a donné lieu à quelque malentendu, a déclaré aujourd'hui sir George Perley. Dans une déclaration faite à la Chambre des Communes, l'honorable Walter Long, a dit que le gouvernement canadien avait généreusement contribué aux fonds nécessités pour le projet du gouvernement à l'effet de venir en aide aux propriétaires d'hôtels et de maisons de pension. On en a conclu que le Canada avait fait une nouvelle contribution, mais, en fait aucun argent n'a été reçu du Canada. De la farine envoyée par le Canada il y a un an pour venir en aide à la destitution en Angleterre une faible proportion seulement a été distribuée, attendu que la pauvreté n'était aucunement prédominante. On a transféré au comité américain du Secours aux Belges quelque 400,000 sacs de cette farine. Ce comité les a achetés. Comme l'argent provenant de cette vente se trouvait entre les mains du bureau du gouvernement local, l'honorable Walter Long, en sa qualité de président du bureau a suggéré à sir George Perley que cette somme pourrait être utilisée pour venir au secours des villes de la côte de l'est, dont la saison avait été ruineuse par suite de la restriction de la circulation des chemins de fer, et le peu de disposition de la part du public de visiter la côte de l'est à cause de la possibilité d'attaques par les navires ou les aéroplanes allemands. Le gouvernement canadien a approuvé cette proposition, et l'on a maintenant utilisé pour cette fin une somme de $750,000, partie du produit de la vente de la farine. La générosité du Canada va en conséquence servir à alléger la gêne d'un grand nombre de personne de la classe bourgeoise, qui souffrent directement du fait de la guerre, au lieu de secourir les pauvres, auxquels elle devait venir en aide, mais qui, de fait, n'en avaient pas besoin pressant ". Si cet article est conforme à la vérité, et, s'il ne l'est pas, en quoi il est inexact. Présenté le 20 mars 1916.—*M. Papineau.* *Pas imprimé.*

198*a*. Etat indiquant: 1. Si le gouvernement sait que l'article suivant a été publié, le 12 janvier 1915, dans la *Gazette,* de Montréal :—

"La détresse résultant de la guerre en Angleterre est peu appréciable.—Une petite partie comparativement des dons provenant des colonies a été distribuée pour aider nos nationaux.—Une grande partie est allée aux Belges.—Le bureau de la guerre en a pris une grande partie.—L'armée du Salut a élaboré un plan qui demande la coopération du Canada.—(Dépêche spéciale du correspondant de la *Gazette.*)

"Londres, 11 janvier.—Une preuve évidente de l'absence comparative en Angleterre de toute détresse produite par la guerre est fournie dans un rapport du *Local Government Board* au sujet du travail spécial auquel s'est livré ce bureau par suite des hostilités, rapport publié aujourd'hui sous forme de livre blanc. La manière dont Noel Kerchaw a disposé des dons des colonies démontre qu'une petite partie seulement a servi à soulager la misère de la population civile. Voici la manière dont on a disposé des 940,530 sacs de farine reçus du Canada: Les comités locaux, pour le soulagement de la misère en ont eu 90,474 ; les comités des réfugiés belges, 1,691 ; transférés au bureau de la guerre, 99,760 ; autre offre au bureau de la guerre, 300,000 ; à la commission belge, 443,886 ; farine endommagée, vendue, 4,719 sacs." 2. Qui était chargé de recevoir, livrer et expédier cette farine. 3. Si le gouvernement a quelques renseignements sur l'écart en moins de 59,430 sacs dont il est fait mention dans le dit article, et, dans la négative, ce qui en a été fait. Présenté le 20 mars 1916.—*M. Papineau.* *Pas imprimé.*

199. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé faisant connaître les sommes contribuées par le district électoral de Medicine-Hat pour des mitrailleuses, et par qui ces sommes ont été contribuées ou transmises. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Buchanan.* . . . . *Pas imprimée.*

200. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, recommandations ou autres pièces en la possession du ministère des Postes au sujet de la nomination du maître de poste de West-Roachdale, comté de Guysborough, N.-E., en remplacement de J. H. McGuire, décédé. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Sinclair.* . . . . *Pas imprimée.*

201. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour relevé détaillé de la somme de $647.50 payée à P. A. Stoddart, gardien des pêcheries, comté de Shelburne, N.-E., pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

202. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance et tous autres documents concernant l'affrétement du navire *Starling* par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

203. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, messages, correspondance et rapports concernant une conférence entre le ministre de l'Agriculture et certains représentants de l'église mennonite en juillet 1873, ou environ, mentionnée dans une certaine lettre en date du 23 juillet 1873, signée par P. M. Lowe, secrétaire du ministère de l'Agriculture et adressée à MM. David Klassen, Jacob Peters, Heinrich Wiebe et Cornelius Toews, délégués du sud de la Russie. Présentée le 21 mars 1916.—*M. McCraney*. . . . . *Pas imprimée.*

204. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour la production de copies des lettres, télégrammes, requêtes, mémoires et autres documents se rapportant à l'aide du gouvernement à la construction de navires dans la Colombie-Britannique, ou à l'aide que le gouvernement fournit relativement à ces navires lorsqu'ils sont construits; ou se rapportant à la mise en chantier, ou à la construction ou à l'aide fournie par le gouvernement dans la construction de vingt-cinq navires dans la Colombie-Britannique; ou se rapportant à l'aide fournie, sous forme de subvention ou autrement, dans la construction de navires dans le Dominion. Présentée le 23 mars 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

205. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de l'affidavit de David W. McLean, de Windsor, N.-E., en faveur de qui a été émis le mandat n° 25737 pour gratification de l'incursion fénienne; aussi,—copie de toute la correspondance et autres documents se rapportant à l'octroi de cette gratification. Présentée le 23 mars 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

206. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1916, pour état indiquant,—1. Quel montant de droits de quaiage ont été perçus sur les marchandises déchargées sur les quais de l'Etat aux endroits suivants dans le comté de Victoria: Neil's-Harbour, Ingonish, Englishtown, South-Gut, Baddeck, Little-Narrows, Nianza et Grand-Bras-d'Or, N.-E. 2. Quel montant a été perçu à chacun des endroits susdits, par qui ces droits ont été perçus et quel montant a été expédié au gouvernement dans chaque cas. Présentée le 27 mars 1916.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

207. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour état indiquant quels sont les noms des 54 officiers canadiens employés dans le bureau de la solde et des archives, à Londres, et quel montant est payé par mois à chacun d'eux. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

208. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions, instructions du ministère des Chemins de fer et autres documents concernant l'étude d'un projet de voie ferrée l'été dernier à l'est et à l'ouest de Sunny-Brae, comté de Pictou. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

209. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, ententes, télégrammes, etc., se rapportant au projet d'acheter, de louer ou d'utiliser le chemin de fer connu sous le nom de *Vale Railway*, dans le comté de Pictou, et à l'exploitation de cette voie ferrée par le ministère des Chemins de fer. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

210. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état donnant le nombre et l'objet de toutes les commissions nommées par le gouvernement depuis 1911, et le coût de chacune d'elles, avec les noms des différents membres de ces commissions. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Pardee*. . . . . *Pas imprimée.*

211. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de tous les documents, télégrammes, lettres, correspondance, se rapportant à la destitution ou démission du docteur W. T. Patton, qui faisait partie du service d'inspection vétérinaire du ministère de l'Intérieur, sa réintégration en office et sa destitution ou démission subséquente. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

211*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et documents concernant la destitution ou la démission du docteur W. T. Patton, du service de la division de l'inspecteur vétérinaire du ministère de l'Agriculture à Coutts, Alberta, de sa réinstallation, et de sa révocation ou démission subséquente. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

212. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour production de tout compte, télégrammes, lettres, mémoires de frais, et autres documents concernant la cause de J. P. Dionne *vs* le Roi, devant la cour de l'Echiquier, dans laquelle cause M. Léo Bérubé, était avocat, et M. E. H. Cimon, conseil, tous deux avocats de Fraserville. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Gauvreau*. . . . . *Pas imprimée.*

212*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de tout télégramme ou lettres de Léo Bérubé, avocat, M.P.P., au ministre de la Justice, s'opposant à la production des documents officiels et publics demandés par C. A. Gauvreau, M.P., dans la cause de J. P. Dionne *vs* le Roi et copie de toute réponse du ministre de la Justice aux dits télégrammes ou lettres. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Gauvreau*. . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

213. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance avec les autorités impériales au sujet de l'achat de chevaux, et de la prohibition de l'exportation de chevaux. Présentée le 27 mars 1916. —*Sir Wilfrid Laurier*. . . . .*Pas imprimée.*

214. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance, rapports et documents de toute nature concernant la visite d'un officier "des gages raisonnables" à New-Glasgow, N.-E., au sujet de l'échelle des gages des hommes employés à la fabrication des obus dans des ateliers en cette localité. Présentée le 28 mars 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

215. Copie du décret du conseil, C.P. n° 634, daté le 24 mars 1916, *re* prohibition de l'exportation de certaines marchandises, y compris le nickel, le minerai de nickel et la matte de nickel, à certains ports étrangers. Présenté par sir Robert Borden, le 28 mars 1916. *Imprimé pour les documents parlementaires.*

216. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de tous mémoires, correspondance, comptes, pièces justificatives, etc., concernant la construction, complétée en 1914, d'un hangar à chaloupes et d'un plan incliné à Bear-Cove-Beach, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 29 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . *Pas imprimée.*

217. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé détaillé des dépenses faites l'année dernière à McNairs-Cove, N.-E., comprenant les noms et le nombre des ouvriers et manœuvres, le salaire payé à chacun d'eux, les sommes payées pour les approvisionnements et matériaux, et les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 29 mars 1916.—*M. Chisholm (Antigonish)*. .*Pas imprimée.*

218. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de toute correspondance et de tous comptes, pièces justificatives, reçus, etc., concernant la construction d'un quai à Shay-Bay, comté de Halifax, N.-E., en 1914 et 1915. Présentée le 29 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

219. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1916, pour sommaire faisant connaître: 1. Si le gouvernement a reçu des plaintes quant à la fourniture d'uniformes au Collège militaire royal, en ce qui concerne la manière dont vont ces uniformes, la qualité du travail et des matériaux, ou tout délai apporté dans la livraison des articles aux cadets. 2. S'il en est ainsi, qui sont ceux qui ont porté plainte. 3. Sur quoi ces plaintes étaient basées. 4. Quelle était la teneur de ces plaintes. 5. Quel en est le caractère. 6. Si le gouvernement sait si, oui ou non, il y a eu mécontentement au sujet de la coupe, de la qualité, de la façon ou des matériaux, ou s'il y a eu délai dans la livraison des articles d'habillement destinés aux cadets. 7. S'il est vrai, comme le bruit en court, que l'ex-commandant du Collège militaire royal, le colonel Crowe, avant de quitter, a recommandé de changer de méthode dans la fourniture de l'habillement, et a tracé les grandes lignes d'un nouveau mode. 8. Dans l'affirmative, quels sont les détails du mode proposé. 9. Jusqu'à quel point on a adopté le plan proposé par le colonel Crowe, et s'il n'a pas été adopté, quelle en est la raison. 10. Si le commandant actuel du collège a soumis quelque proposition relativement à toute modification à apporter dans la méthode suivie pour la fourniture de l'habillement aux cadets, et 11. S'il en est ainsi, quels changements il a proposés. Présentée le 30 mars 1916.—*M. Carvell*. . . . . *Pas imprimée.*

220. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 2 mars 1916, pour production de toutes les pièces, de tous les documents et témoignages se rapportant à l'évasion de prisonniers originaires des pays ennemis et détenus au camp d'internement d'Amherst, N.-E., et à la capture de quelques-uns de ces prisonniers évadés; de même pour la production des témoignages rendus à l'enquête tenue par les autorités civiles ou de l'endroit relatif à cette évasion et transmis aux autorités militaires de Halifax; ainsi que pour la production des pièces, des documents et témoignages déposés devant la cour martiale à Halifax, et des décisions et jugements rendus par ce tribunal militaire relativement aux officiers auxquels incombe la responsabilité de la dite évasion. . . . . *Pas imprimée.*

221. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, requêtes, télégrammes, soumissions, etc., touchant l'établissement d'une route postale rurale à partir d'Alma et passant par Sylvester et Loch-Broom, et se rapportant à la fermeture des bureaux de poste à Sylvester et à Loch-Broom. Présentée le 31 mars 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas présentée.*

222. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, pétitions, lettres, télégrammes, soumissions et autres documents, concernant l'établissement, d'une route postale rurale à Scotsburn à North-Scotsburn, Roger's-Hill et Hardwood-Hill, et la fermeture de bureaux de poste sur ce parcours. Présentée le 31 mars 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

223. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, messages, correspondances, rapports, etc., concernant la cancellation du contrat de subside à la compagnie de navigation Trans-Saint-Laurent, et l'octroi d'un tel contrat à une nouvelle compagnie pour service entre Rivière-du-Loup, Tadoussac et autres ports de la rive nord, comprenant toutes les correspondances échangées entre le département du Commerce, le département des Postes, ou les ministres d'iceux, et les deux dites compagnies. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Gauvreau*. . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

224. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé des sommes dépensées par le ministère des Postes sous les rubriques qui suivent, pendant la partie du présent exercice expirée le 31 décembre 1915, savoir: Transport des correspondances par terre, par chemins de fer et par bateaux à vapeur; confection et réparation de sacs postaux, cadenas, etc., boîtes de distribution rurale; salaires; frais de voyage; fabrication de timbres-poste et de bons de poste; mémoires de fournisseurs; papeterie, impressions et publicité; divers déboursés, et entretien du service dans le district du Yukon. Aussi, état faisant connaître les recettes perçues pendant la même période sous les divers chapitres mentionnés dans l'annexe A (Revenu) du rapport du ministre des Postes pour l'année expirée le 31 mars 1915. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

225. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie d'une requête des citoyens de Louiseville, demandant que L. F. Sanfaçon ne soit pas destitué de sa charge de maître de poste de cette ville; aussi, copie de toutes lettres envoyées par A. Bellemare, écr, M.P., au sujet de la destitution du dit L. F. Sanfaçon et demandant cette destitution; aussi, copie de toute lettre du même A. Bellemare, écr, M.P., recommandant Chs Ed. Lesage comme maître de poste en remplacement du susdit L. F. Sanfaçon. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Gauvreau*. . . . . *Pas imprimée.*

226. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de tous documents, rapports, correspondance, etc., se rapportant au changement de la station de Saint-Eleuthère, sur le chemin de fer Transcontinental-National. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

227. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, instructions et autres documents concernant toute poursuite prise ou à prendre contre la firme de James W. Cumming par le ministre des Chemins de fer par suite des divulgations relatives aux irrégularités de pesage des marchandises tel que mentionné dans la réponse à ordre n° 25, en date du 29 février 1916. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

228. Copie certifiée d'un rapport du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 3 avril 1916, concernant la nomination d'une commission royale pour faire une enquête sur certains contrats conclus par un comité (connu sous le nom de comité des obus) dont le général Alexander Bertram était le président. Présentée par sir Robert Borden, le 3 avril 1916. . . . . *Pas imprimée.*

228*a*. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse le Gouverneur général le 15 avril 1916, au sujet de la transmission au très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies du rapport extrait du compte rendu officiel des Débats, contenant le débat sur la motion de sir Wilfrid Laurier concernant les dépenses faites par le comité des obus, ainsi nommé, avec une copie du décret du conseil approuvé le 3 avril courant et autorisant la création d'une commission royale aux fins de tenir une enquête sur certains contrats adjugés par le dit comité des obus, ainsi appelé. Présentée par sir Robert Borden, le 17 avril 1916. . . . . *Pas imprimée.*

229. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, rapports de fonctionnaires, lettres, recommandations et autres documents se rapportant à la nomination de A. Kastella, au poste de surintendant mécanique des dragues, ainsi qu'à sa démission, et aux causes et raisons de sa démission ou renvoi. Présentée le 4 avril 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

230. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, mémoires, décrets du conseil, rapports et documents concernant la construction de la digue à Grand'Mère, comté de Champlain, province de Québec, par la *Laurentide Co., Limited*. Présentée le 4 avril 1916.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

231. Mémorandum n° 2, touchant le travail du ministère de la Milice et de la Défense—guerre européenne 1914-15—du 1er février 1915 au 31 janvier 1916. Présenté par l'honorable M. Kemp, le 5 avril 1916. . . . . *Imprimé pour les documents parlementaires.*

232. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et requêtes en la possession ou sous la gouverne du ministère des Postes se rapportant à la destitution du maître de poste McRitchie, à North-River-Centre, comté de Victoria, N.-E., et à la nomination de Neil McLeod pour le remplacer. Présentée le 5 avril 1916.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

233. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 mars 1916, pour copie de tous documents, requêtes, correspondance, télégrammes, recommandations, etc., en la possession du ministre des Postes ou de son ministère, se rapportant à la destination de James Hall, maître de poste à Milford-Haven-Bridge, comté de Guysborough, N.-E., et à la nomination de Guy O'Connor comme son remplaçant. Présentée le 5 avril 1916.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

234. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour rapport indiquant la répartition des arrondissements de scrutin au Manitoba faite par des juges sous l'empire de la loi des élections fédérales, 7-8 Edouard VII, chapitre 26. Présentée le 5 avril 1916. —*Sir Wilfrid Laurier*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

235. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de plans, profils, rapports, correspondance et tous documents concernant la construction d'un viaduc à Amqui, sur le chemin de fer Intercolonial, à l'endroit appelé Traverse Dubé; ainsi que copie des plans désignant les propriétés de l'Intercolonial à Amqui et du terrain loué à la municipalité d'Amqui, avec copie concernant le dit terrain. Présentée le 5 avril 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

236. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour relevé faisant connaître le nombre de chevaux de remonte achetés dans l'Alberta, les noms des personnes de qui ces chevaux ont été achetés, et le prix que chaque cheval a coûté. Présentée le 6 avril 1916.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

237. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1916, pour état indiquant,—1. Qui a fourni les provisions, les effets d'habillement et autres articles nécessaires aux troupes à North-Sydney et Sydney-Mines depuis le 4 août 1914 et le 1er février 1916. 2. Quels sont les noms des fournisseurs et les sommes payées à chacun, ainsi que les sommes dues à chacun le 1er février 1916 en sus des paiements déjà faits. 3. Si les dites fournitures ont été obtenues par voie de soumissions publiques; dans l'affirmative, de quelle manière les soumissions ont été demandées, et quels sont les noms des soumissionnaires. 4. Si les contrats ont été adjugés dans tous les cas au plus bas soumissionnaire. 5. Quels sont les noms de ceux qui ont soumissionné et le prix stipulé dans chaque soumission. 6. Quelles méthodes différentes ont été suivies pour obtenir des soumissions, et pour quelles catégories d'articles ou de marchandises. Présentée le 6 avril 1916.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

238. Décret du conseil n° 680, daté le 23 mars 1916, touchant l'application de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1916, dans le cas de différends entre patrons et employés en ce qui concerne la livraison des articles et approvisionnements de guerre. Présenté par par l'honorable M. Roche, le 6 avril 1916. . . . . *Pas imprimé.*

239. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de la preuve faite devant la commission nommée pour faire une enquête sur les demandes d'indemnité pour dommages à des terrains et autres propriétés dans la ville de Sydney-Mines, N.-E., formulées contre le ministère de la Milice, et du rapport fait sur chaque réclamation ou cas. Présentée le 7 avril 1916.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

240. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance échangés depuis le 1er octobre 1914 jusqu'à la date actuelle, entre l'Orateur, le greffier de la Chambre des communes, la Commission du Service civil et le ministre des Finances au sujet de la nomination projetée de M. H. Crossby Sherwood à titre d'adjoint du greffier des Ordres et Minutes. Présentée le 7 avril 1916.—*M. Turriff*. . . . . *Pas imprimée.*

240*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance échangés depuis le 1er octobre 1914 jusqu'à la date actuelle, entre l'Orateur, le greffier de la Chambre des communes, la Commission du Service civil et le ministre des Finances au sujet de la nomination projetée de M. H. Crossby Sherwood à titre d'adjoint du greffier des Ordres et Minutes. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Turriff*. . . . . *Pas imprimée.*

241. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, recommandations et correspondance se rapportant à la récente nomination d'un gardien de phare à Arisaïg, N.-E. Présentée le 7 avril 1916.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

242. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 31 mars 1916, pour copie de tous les documents, des lettres et de toute la correspondance se rapportant au passeport accordé à W. F. Bauman, un étranger appartenant à une nation ennemie. . . . . *Pas imprimée.*

243. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres communications adressés avant le 15 août 1914 au gouvernement ou à quelqu'un de ses ministres ou département signalant la nécessité de donner de l'aide aux colons habitant la région de l'Alberta qui souffrait de la sécheresse. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

244. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance avec les autorités impériales concernant la législation par le parlement du Royaume-Uni, en réponse à la requête du Parlement canadien demandant d'amender l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord au sujet du Sénat. Présentée le 10 avril 1916.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

245. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous décrets du conseil, lettres, correspondance, mémoires, etc., échangés entre les compagnies contractantes et tout ministère ou ministre de la Couronne, au sujet du service transatlantique de la poste pour la saison d'hiver 1915-16. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

246. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état donnant les sommes d'argent payées par tous les ministères au *Regina Province and Standard*, au *Moosejaw News*, et au *Saskatoon Star*, respectivement, pendant chacune des années 1914 et 1915. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Martin (Régina)*. . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

247. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de toutes les questions posées aux candidats pour examens du service civil intérieur depuis le 1er de mai 1912. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Boulay.* . . . . *Pas imprimée.*

248. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916,—Etat indiquant (1) quels ont été les officiers recruteurs pour les comtés de Lunenburg, Queen, Shelburne et Yarmouth, N.-E., au cours des mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1915; (2) combien a été payé à chacun d'eux, chaque mois, pour (*a*) salaire, (*b*) débours, (*c*) dépenses; (3) s'ils sont encore employés comme officiers recruteurs; et dans ce cas, (4) quel salaire est payé à chacun d'eux par jour ou par mois. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Kyte.* . . . . *Pas imprimée.*

249. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour état indiquant: 1. Si le gouvernement ou le ministère de la Milice et de la Défense a employé, pour effectuer le recrutement des soldats pour service au delà des mers, des personnes autres que les officiers de la force permanente. 2. S'il en est ainsi, combien de ces personnes ont été employées dans chaque province. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Hughes (I.-P.-E.).* . . . . *Pas imprimée.*

250. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état donnant les noms et domiciles des membres de la Chambre des Communes et des diverses législatures provinciales en Canada qui sont au service du ministère de la Milice et de la Défense en Canada et au delà des mers; le grade et la solde de chacun d'eux; les noms de ceux qui sont au Canada et les noms de ceux qui sont en Angleterre, et les noms de ceux qui sont ou ont été en service actif sur aucune des lignes de feu. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Kyte.* . . . . *Pas imprimée.*

251. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour état indiquant: 1. Quels montants ont été dépensés à titre de subventions de chemins de fer en Canada en 1912, 1913, 1914 et 1915. 2. Quels sont les montants dépensés dans chaque province, et les noms des lignes subventionnées. 3. Quelles sommes ont été dépensées pour la construction de chemins de fer de l'Etat au cours des années susdites. 4. Quelle somme a été dépensée dans chaque province et le nom de la ligne ferrée pour laquelle cette dépense a été faite. 5. Quelles sommes ont été dépensées pour l'amélioration des ports et rivières en Canada pendant les années susdites. 6. Quelles sommes ont été dépensées dans chaque province, et les endroits où ces sommes ont été dépensées . 7. Quelles sommes ont été dépensées pour la construction de quais publics et de brise-lames et pour dragage dans Cap-Breton-Nord et Victoria, au cours des années 1905 à 1911, inclusivement, y compris la dépense pour les chemins de fer de l'Etat. 8. Quelles sommes ont été dépensées pour les mêmes objets dans le dit comté, au cours des années 1912, 1913, 1914 et 1915. Présentée le 11 avril 1916.—*M. McKenzie.* . . . . *Pas imprimée.*

252. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1916, pour copies de toutes lettres, télégrammes, etc., échangés entre le département des Travaux publics et le département de la Justice et le conseil de ville de Rigaud, Archibald Macdonald, Elzéar Montpetit, et la *Rigaud Granite Co., Ltd.*, concernant l'édifice militaire. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Boyer.* . . . . *Pas imprimée.*

253. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance se rapportant en quelque manière à une subvention accordée au steamer *Amethyst*, qui naviguait entre Montréal et les ports de Terre-Neuve en 1910-11 et 1911-12. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

254. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant les études faites dans le port de Pictou en vue de la construction d'un nouveau pont par le ministère des Chemins de fer; aussi, état indiquant les sommes d'argent payées pour les dites études, les noms des personnes auxquelles ces paiements ont été faits, et les fins pour lesquelles ils ont été faits. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

255. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 21 mai 1916, pour état donnant les renseignements suivants par rapport à chacun des pays suivants: la Grande-Bretagne, la France, la Russie, l'Italie, la Belgique, la Serbie, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Confédération de l'Afrique-Sud, pendant chacune des trois dernières années relativement *à*

(*a*) La quantité et la valeur des liqueurs spiritueuses produites ou fabriquées;
(*b*) La quantité et la valeur des liqueurs importées;
(*c*) La quantité et la valeur des liqueurs exportées, et
(*d*) La quantité et la valeur des liqueurs condamnées, donnant dans chaque cas le renseignement quant à chaque sorte de liqueurs spiritueuses séparément. Ordonné que cette réponse soit déposée sur la table.—(*Sénat.*) . . . . *Pas imprimée.*

256. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1916, pour relevé faisant connaître,—1. Combien de médecins examinateurs sont employés par le ministère de la Milice à Halifax, N.-E. 2. Quels sont leurs noms, leur grade et la solde de chacun d'eux. 3. Si leur temps est consacré entièrement au service de la milice. 4. Dans la négative, quelle est la durée quotidienne de leur service. Présentée le 12 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

257. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de toute correspondance entre M. J. Antime Roy, de l'Ile-Verte, et le gouvernement fédéral au sujet d'une ferme qui pourrait être vendue ou louée au gouvernement pour en faire une station expérimentale. Présentée le 12 avril 1916.—*M. Paquet*.. .. ..*Pas imprimée.*

258. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour copie du contrat conclu avec la compagnie dite *The Amalgamated Dry Dock and Engineering Company,* pour la construction d'une cale sèche à North-Vancouver, C.-B., de la demande d'une subvention pour ces travaux, et de tous rapports d'ingénieurs, correspondance et autres documents à ce sujet. Présentée le 12 avril 1916.—*M. Pugsley*.. .. ..*Pas imprimée.*

259. Liste des membres des forces expéditionnaires canadiennes qui ont reçu des décorations, médailles et mentions énumérées dans des dépêches, jusqu'à la date du 17 mars 1916. Présentée le 12 avril 1916, par l'honorable M. Kemp.
Imprimée pour les documents parlementaires.

259*a*. Liste des décorations et médailles accordées aux membres de la force expéditionnaire canadienne et aux officiers de la milice canadienne, jusqu'au 17 mars 1916, compilée d'après la *London Gazette* jusqu'à la susdite date. Présentée le 2 mai, par sir Robert Borden.. .. ..*Pas imprimée.*

260. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour liste des noms de tous les médecins examinateurs de recrues nommés depuis le début de la guerre jusqu'à la date actuelle. Présentée le 13 avril 1916.—*M. Nesbitt*.. .. ..*Pas imprimée.*

261. Réponse indiquant: 1. Combien de jours de travail supplémentaire ont été payés dans le bureau de l'imprimerie du 1er janvier au 1er avril 1916. 2. Les noms des hommes qui ont reçu des paiements. 3. Lesquels de ces hommes formaient l'équipe de jour, et lesquels l'équipe de nuit. 4. Quel taux a été payé à chaque homme pour ce travail supplémentaire, et combien ont été payés au taux d'un jour et demi, et combien au taux de deux jours. Présentée le 17 avril 1916.—*M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

262. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous décrets du conseil, lettres, télégrammes, recommandations et autres documents concernant la décision prise par le gouvernement en septembre 1915 d'exiger le paiement de la moitié des cautionnements donnés pour les grains de semence distribués. Présentée le 18 avril 1916.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

263. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour état donnant le nom, le port d'enregistrement, le tonnage et le nom du patron de tous les chalutiers à vapeur partis du port de Canso, N.-E., en 1915. Aussi, copie de tous rapports et déclarations signés par le patron ou le premier officier de chacun des dits chalutiers qui ont quitté le dit port depuis le 16 avril 1915, tel que requis par un décret du conseil du 16 avril 1915. Présentée le 25 avril 1916.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

264. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état indiquant la quantité de blé expédié, chaque mois, au cours des années civiles 1914 et 1915, de Winnipeg à Fort-William et Port-Arthur, et par quels chemins de fer; à Duluth, par le *Canadian Northern* ou chemins de fer alliés; à Minneapolis et Saint-Paul, par le Pacifique-Canadien; au littoral maritime par chemins de fer en territoire canadien; à des ports américains par des lignes ferrées américaines. Présentée le 25 avril 1916.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

265. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 avril 1916, pour état indiquant: 1. Combien il y a, dans le ministère des Finances, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur. 2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires. 3. Quel est le salaire de chacun d'eux. 4. Depuis combien de temps, chacun d'eux a été employé dans ce ministère. 5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu. Présentée le 26 avril 1916.—*M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

266. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour état indiquant: 1. Combien d'employés permanents se trouvaient dans le ministère du Revenu de l'intérieur en 1915-16. 2. Quel en sera le nombre en 1916-17. 3. Quelles sommes ont été payées comme salaires à des employés temporaires, chacun des exercices 1912-13, 1913-14, 1914-15 et 1915-16. 4. Quels sont les noms des employés temporaires et la date de leur nomination. Présentée le 26 avril 1916.—*M. Lanctôt*. .. .. *Pas imprimée.*

267. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 14 courant, indiquant le nombre des recrues jusqu'au premier jour d'avril 1916. *(Sénat.)* .. .. *Pas imprimée.*

268. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 23 mars 1916, pour tous papiers et documents ayant trait à l'évasion et à la libération des prisonniers étrangers ennemis du camp de détention situé à Banff, dans la province de l'Alberta. Ordonné, que cette réponse reste sur la table.—*(Sénat.)* .. .. *Pas imprimée.*

269. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 avril 1916, pour état indiquant: 1. S'il y a en Angleterre un directeur du service du recrutement et de l'organisation pour les forces canadiennes. 2. Quel est son nom, et quelles sont ses fonctions. 3. De combien de personnes se compose le personnel sous ses ordres. 4. Quel est le coût total de son personnel. Présentée le 28 avril 1916. .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

270. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 11 courant, pour copie de la demande faite par le révérend Isaac Hunter Macdonald, de Kintore, Ontario, au ministère de la Milice, d'une charge d'aumônier ou de major ; aussi de toutes copies de lettres, papiers ou télégrammes recommandant la dite demande ou s'y opposant.—(*Sénat*) . . . . .*Pas imprimée.*

271. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 29 mars 1916, pour copie de toutes les requêtes qui ont été reçues par le Gouverneur général en conseil demandant le désaveu de l'acte de la législature de la province d'Ontario, chapitre 45, 5 George V, (1915), concernant la Commission scolaire des écoles catholiques romaines de la cité d'Ottawa, et copie de tous les documents, mémoires, rapports, lettres et correspondance concernant les dites requêtes en désaveu, ou concernant le dit acte de la province d'Ontario, 5 George V, chapitre 45. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*) . . . .*Pas imprimée.*

271*a*. Décret de l'exécutif et rapport du ministre de la Justice transmettant au lieutenant-gouverneur d'Ontario copie de la pétition de Samuel Genest et autres, demandant le désaveu d'une loi de la législature de l'Ontario, chapitre 45, George V, (1915). Décret de l'exécutif et rapport du ministre de la Justice sur les statuts de la législature d'Ontario passés dans la 5e année du règne de Sa Majesté (1915). Rapport du premier ministre d'Ontario sur la pétition relative au désaveu d'une loi de la législature d'Ontario, chapitre 45 de 5 George V (1915). Présentée le 3 mai 1916.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*) . . . .*Imprimés pour les documents parlementaires.*

272. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et contrats entre la Commission du havre de Québec et Benjamin Demers, de la paroisse de Saint-Nicolas, comté de Lévis, et concernant l'achat de la carrière de Saint-Nicolas. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Bourassa.* *Pas imprimée.*

273. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour relevé comprenant une liste des vaisseaux appartenant au gouvernement canadien qui sont en service sous l'empire des dispositions de la loi du Service de la marine, une liste de tous les vaisseaux non actuellement en service, leur condition présente et leur adaptabilité au service ; aussi copie de toutes lettres, requêtes ou communications échangées avec le gouvernement touchant l'établissement d'une brigade navale canadienne. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Macdonald* . . . .*Pas imprimée.*

274. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1916, pour copie de tous papiers, correspondance et pétitions, y compris le rapport de Charles Bruce, ingénieur, en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries, au sujet de la construction d'un dépôt frigorifique pour la boitte à White-Head, N.-E. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Sinclair* . . . .*Pas imprimée.*

275. Réponse en duplicata à un ordre de la Chambre, en date du 17 mars 1915, pour copie de toute correspondance et de tous rapports concernant l'achat de 25,000 pelles d'un modèle spécial, mentionnée dans le décret du conseil, n° 2302, daté le 4 septembre 1914, à la page 38 du mémoire relatif aux opérations du ministère de la Milice et de la Défense, et aussi concernant tous nouveaux achats des dites pelles. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Hughes* (*I.-P.-E.*) . . . .*Pas imprimée.*

276. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, offres, soumissions, rapports, contrats et documents concernant la vente ou autre disposition de munitions d'armes portatives depuis le 4 août 1914. Présentée le 1er mai 1916.*M. Macdonald* . . . .*Pas imprimée.*

276*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, offres, soumissions, rapports, contrats et documents concernant la vente ou autre disposition de munitions d'armes portatives depuis le 4 août 1914. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Macdonald* . . . .*Pas imprimée.*

277. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de tous documents, correspondance, rapports, etc., concernant le renvoi de J. B. Lévesque, de la Rivière-Ouelle, comme steward sur le steamer *Champlain*. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*) . . . .*Pas imprimée.*

278. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de tous les mémoires, correspondance, rapports, télégrammes, recommandations, ordres, etc., échangés entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et les officiers de l'Association protectrice contre le feu, de Saint-Maurice, au sujet de la protection contre le feu sur la ligne du Transcontinental entre la jonction Hervey et la frontière ouest de la province de Québec. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Bureau* . . . .*Pas imprimée.*

279. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et contrats entre le ministère des Chemins de fer et Canaux ou quelqu'un de ses fonctionnaires, y compris les fonctionnaires du chemin de fer Intercolonial, et quelque membre du gouvernement du Nouveau-Brunswick, la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec ou quelqu'un de leurs employés, au sujet de l'exploitation de la voie ferrée dite *Valley Railway*, dans la province du Nouveau-Brunswick, depuis le 1er octobre 1914 jusqu'à date. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Carvell* . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

280. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 avril 1916, pour copie d'un certain bail consenti par le gouvernement du Canada à un nommé J. A. Culverwell, louant une certaine force hydraulique sur le réseau de la Trent, connue sous le nom de Burleigh-Falls; de tout transfert du dit bail et du consentement du gouvernement en la matière; aussi, de tous documents, correspondance, télégrammes, soumissions, rapports, contrats, etc., se rapportant au bail original susdit. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Burnham.* *Pas imprimée.*

281. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 12 avril 1916, pour copie de toutes pétitions, correspondance, etc., concernant l'achat par le gouvernement du chemin de fer Québec et Saguenay.—(*Sénat*) . . . . *Pas imprimée.*

282. 1. Copie de la lettre du président de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada au premier ministre au sujet de certaines propositions concernant la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. 2. Liste des obligations, débentures, emprunts et effets payables, non soldés au 1er janvier 1916, et les paiements d'intérêts à servir par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et la compagnie des lignes subsidiaires du Grand-Tronc-Pacifique. 3. Mémoire *re* la loi de garantie du *Grand Trunk Pacific*, et les fonds prélevés sur les obligations émises sous le régime de cette loi. 4. Sommaire indiquant les obligations, etc., autoriseés, émises et non soldées ainsi que le produit net d'icelles, comme aussi l'intérêt payable pour les années 1916 et 1917 (computé au 29 février 1916), quant au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et ses lignes subsidiaires. 5. Avances faites par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, computées à la date du 29 février 1916. 6. Etats financiers du réseau du chemin de fer *Canadian Northern*, à la date du 15 avril 1916. 7. Mémoire *re* loi de garantie du chemin de fer *Canadian Northern*, 1914, et le produit des obligations émises sous le régime de cette loi. 8. Lettre de G. A. Bell, contrôleur financier du ministère des Chemins de fer et Canaux, au premier ministre, relative à l'émission de ses certificats à l'effet de libérer les fonds prélevés sur les obligations à 4 pour 100, au total de quarante-cinq millions de dollars, garanties par le gouvernement fédéral. Présentée par sir Robert Borden, le 3 mai 1916. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

282*a*. Copies d'un acte de fiducie couvrant une émission de $16,000,000 d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le gouvernement fédéral. Présentées le 5 mai 1916, par sir Thomas White. . . *Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

282*b*. Copies d'un acte de fiducie couvrant une émission de $45,000,000 d'obligations du chemin de fer *Canadian Northern* garantie par le gouvernement fédéral et effectuée en vertu de la loi de 1914. Présentées le 5 mai 1916, par sir Thomas White. *Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

283. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour état indiquant,—1. Quelles sommes ont été payées pour de nouveaux édifices et pour réparations au Collège militaire royal et à Fort-Henry, chacune des années 1912, 1913, 1914 et 1915. 2. A qui ces deniers ont été payés, et quel en a été le montant dans chaque cas. 3. Pour quelle partie des travaux des soumissions ont été demandées, et quel était le montant stipulé dans chaque soumission reçue. Présentée le 3 mai 1916.—*M. Edwards*. . *Pas imprimée.*

284. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 mars 1916, pour état donnant les noms et adresses de toutes les personnes au service des divers ministères du gouvernement fédéral dans les comtés du Cap-Breton, Victoria, Inverness, Richmond, Guysborough, Antigonish et Pictou, province de la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 4 mai 1916.—*M. Carroll* . . . . *Pas imprimée.*

285. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 février 1916, pour relevé faisant connaître le montant payé pour impressions faites en dehors du Bureau de l'imprimerie, dans chaque province, au cours de chacune des années 1912, 1913, 1914 et 1915, et à qui ces deniers ont été payés. Présentée le 5 mai 1916.—*M. Best*. . . . . . *Pas imprimée.*

285*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 17 février 1916, pour relevé faisant connaître le montant payé pour impressions faites en dehors du Bureau de l'imprimerie, dans chaque province, au cours de chacune des années 1912, 1913, 1914 et 1915, et à qui ces deniers ont été payés. Présentée le 17 mai 1916.—*M. Best.* *Pas imprimée.*

286. Rapport de la Commission de conservation sur les systèmes d'aqueducs et de drainage du Canada. Présenté le 8 mai 1916, par l'honorable M. Hazen. . . . . . *Pas imprimé.*

287. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 avril 1916, pour état indiquant: 1. Combien il y a, dans le ministère des Douanes, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur. 2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires. 3. Quel est le salaire de chacun d'eux. 4. Depuis combien de temps, chacun d'eux a été employé dans ce ministère. 5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Turriff*. . . . . *Pas imprimée.*

288. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé faisant connaître les sommes payées en vertu de la clause rétroactive de la loi imposant un droit de 50 cents par gallon de preuve sur tous les spiritueux retirés d'entrepôts entre la date de la déclaration de la guerre et la date de l'adoption de la dite loi; qui a payé ces sommes et à quelle date elles l'ont été. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Graham.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Fin.*

289. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état donnant les noms de tous les fonctionnaires du gouvernement, dans le service intérieur et le service extérieur, qui se sont enrôlés depuis le 4 août 1914 pour servir au delà des mers, et les noms de ceux qui se sont enrôlés depuis la dite date pour faire du service dans le pays; aussi, état donnant le salaire reçu par chacun d'eux avant leur enrôlement; et le chiffre de la solde reçue par chacun d'eux depuis leur enrôlement, indiquant ceux (s'il en est) qui continuent à recevoir le salaire qui leur était payé avant leur enrôlement, et le chiffre du dit salaire. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

290. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 26 avril 1916, pour copie de l'arrangement entre le gouvernement du Canada, agissant dans l'intérêt du Transcontinental, de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord pour la construction, l'exploitation et l'entretien d'une station commune, dont ces trois chemins de fer devront se servir, dit l'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer ("Hansard", page 2690).—(*Sénat.*).. .. ..*Pas imprimée.*

291. Réponse à une humble adresse du Sénat, en date du 29 mars 1916, à Son Altesse Royale le Gouverneur général, demandant à Son Altesse Royale de faire déposer sur la table du Sénat un état de toutes les dépenses jusqu'à date de deniers publics à Port-Nelson; aussi une estimation des nouvelles dépenses nécessaires pour compléter les travaux à Port-Nelson, sur la baie d'Hudson.—(*Sénat.*).. .. ..*Pas imprimée.*

292. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de toute enquête, lettres, correspondance quelconque au sujet de la destitution de J. B. Deschênes et de Thomas Bernier, employés sur l'Intercolonial, à la Rivière-du-Loup. Présentée le 12 mai 1916.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

293. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 avril 1916, pour relevé contenant la liste des déchiffreurs de dépêches et de censeurs employés à Halifax depuis le début de la guerre, avec noms, dates de nomination, somme totale payée, noms des personnes qui ont recommandé ces employés, et l'occupation antérieure de chacun d'eux. Présentée le 12 mai 1916.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

294. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1916, pour état indiquant si le ministère de la Milice et de la Défense a actuellement une liste des compagnies, firmes ou personnes résidant à Halifax, N.-E., auxquelles sont demandées des soumissions pour fournitures de guerre pour le dit ministère ou la commission des achats de guerre; et dans ce cas, quels sont les noms de ces compagnies, firmes ou personnes; si pendant l'année civile 1915, des soumissions publiques ont été demandées pour des fournitures de guerre à Halifax; et dans ce cas, quelle était la nature des fournitures pour lesquelles des soumissions ont été demandées, à qui ont été adjugés les contrats, et à quels prix les diverses fournitures spécifiées. Présente le 12 mai 1916.—*M. Maclean*..*Pas imprimée.*

295. Rapports des ingénieurs au sujet du chemin de fer Lotbinière et Mégantic; le chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, entre Québec et le Cap-Tourmente,—le chemin de fer Québec et Saguenay entre le Cap-Tourmente et Nairn-Falls, près de la Malbaie. Présentés le 15 mai 1916, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Pas imprimée.*

295*a*. Correspondance se rapportant à l'offre de vente au gouvernement du Canada des chemins de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec et Saguenay, et Lotbinière et Mé- Présentés le 15 mai 1916, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Pas imprimés.*

296. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, décrets du conseil, etc., se rapportant au transfert par le gouvernement de l'Ontario au gouvernement fédéral des droits appartenant au premier de ces gouvernements dans et sur les lacs, barrages, etc., à proximité ou formant partie du réseau des voies fluviales de la vallée de la Trent. Présentée le 17 mai 1916.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

297. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mai 1916, pour copie de tous papiers, télégrammes, lettres et autres documents concernant la décision prise à l'effet d'ériger un élévateur régional à Calgary, Alta. Présentée le 17 mai 1916.. .. .. ..*Pas imprimée.*

298. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 avril 1916, pour état donnant le plan et la description de la ligne de quais permanents projetés dans le port de Pictou, et copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant la construction des dits quais. Présentée le 17 mai 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

299. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes, soumissions, offres, lettres et autres documents concernant les arrangements pour la manutention des marchandises et du charbon à Pictou en ce qui concerne les bateaux faisant le service d'hiver entre Pictou et l'Ile-du-Prince-Edouard pendant la saison de 1914-15 et la présente saison. Présentée le 18 mai 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

Au Feld-maréchal, Son Altesse Royale le Prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathearn, C.J., C.C., C.P., etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

J'ai l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Altesse Royale,

le très obéissant serviteur,

ROBERT ROGERS,

Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, 29 novembre 1915.

SOMMAIRE.

Partie I—RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.
" II—RAPPORT DU COMPTABLE.
" III—RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.
" IV—RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF.
" V—RAPPORT DU SURINTENDANT GENERAL DU SERVICE TELEGRAPHIQUE.
" VI—RAPPORT DU PERCEPTEUR DU REVENU.
" VII—RAPPORTS DIVERS.

INDEX ALPHABÉTIQUE DU RAPPORT

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
A							
Abbotsford, C.-B., édifice public		19					
Acton, Ont., bureau de poste		12–51	35				
Acton Vale, P.Q., édifice public		9–47					
Actes du Parlement							49
Agassiz, C.-B., ferme expérimentale		19–58					
Ainsworth, C.-B		37		332			
Albert, N.-B				105			
Alberta, province de l'			102	330			
Alberton, I. P.-E		25		89			
Alexandria, Ont., édifice public		12–51					
Alice-Arm, C.-B		37		332			
Allannale, C.-B		38		333			
„ Ont		51					
Almonte, Ont., édifice public		12–51	36				
Alsask, Sask., bâtiment des immigrants		54					
Altamont, Man., arsenal		16					
Amherst, P.Q		28		154			
Amherst, N.-E.,		21		3			
" édifice public		7–45	3				
Amherstburg, Ont., édifices publics		12–51	36				
Ancona, Ont		33		235			
Anderson's-Creek, Man		36					
" Cove, N.-E		21		4			
" Hollow, N.-B		25		106			
Annandale, quai, I. P.-E				89			
Annapolis, N.-E		21					
" édifice public		7–45	3				
Annieville-Bar, C.-B				333			
Anse à Beaufils, P.Q		28		155			
Anse à Fougère,, P. Q		28					
" à Giles, P.Q		28		155			
" à l'Eau, P.Q		28–33					
" à la Grosse Roche, P.Q		28					
" à l'Islot, P.Q		28		155			
" à Louise, P.-Q		28					
" à Simon, P.Q		28					
" aux Griffons, P.Q		28		156			
" aux Gascons, P.Q		28					
" à Valleau, P. Q		28					
" Saint-Jean, P.Q		28		156			
Anticosti, P.Q., lignes télégraphiques		42			13–97		
Antigonish, N.-E., édifice public		7–45	3				
"		21					
Anyox, C.-B., douane		19					
Architecte en chef, rapport de l'			1				
Arichat, N.-E		21		4			
" édifice public		7–45	4				
Arichat-Ouest, N.-E				5			
Arisaig, N.-E		21		6			
Armitage-Landing, Ont., quai		33		235			
Arnprior, Ont		33					
" édifice public		12–51					
Arpentages et inspections		42					
Arrowhead, C.-B				333			
Arrow, lacs, C.-B				337			
Arts, galerie des		12					55
Arthabaska, P.Q., édifice public		9–47	21				
Asbestos, P.Q., bureau de poste		47					
Ashcroft, C.-B., bureau de poste		19–58	106				
Ashcroft-Dawson, lignes télégraghiques		42					

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
A							
Ash-Rapids, Ont		33		236			
Assiniboine, rivière, Man		36		310			
" quai, I.-P.-E				90			
Athabasca, rivière, Alta		37					
Athabaska-Landing, Alta., édifice		18–56					
Athens, Ont., bureau de poste		12–51					
Atlin, C.-B., bureau de poste		19–58	106				
Aurora, Ont., bureau de poste		12	36				
Aylmer, P.Q., bureau de poste		9–47					
" quai		28		156			
Aylmer-Ouest, Ont., bureau de poste		12–51	37				
B							
Babin's-Cove, N.-E		21		6			
Back-Bay, N.-B		25		106			
Baddeck, N.-E., édifice public		7–45	4				
" quai		21		7			
Baie de Fundy, lignes télégraphiques		41			12–94		
Baie des Roches, P.Q		28		156			
Baie du Vin, N.-B		25		108			
Baie St-Paul, P.Q		28		156			
Baker's-Brook, N.-B		27		132			
Baker, lac, N.-B		27					
Banff, Alta, édifice, parcs		18					
Banff, Alta., pont		41		555			
Banks-Island, C.-B				333			
Barachois, N.-E		21		7			
Barachois, de Malbaie, P.Q		28		157			
Bare-Point, Ont		33					
Barnaby-River, N.-B				106			
Barnston, Ile, C.-B		37		333			
Barrie, Ont., édifice public		12–51	37				
Barry's-Bay, Ont		33					
Bassano, Alta., bureau de poste		18	102				
Bassins de radoub		6–43		535		7	
" , employés							71
Bass-River, N.-E		21		8			
Bathurst, N.-B., port		25	107				
" édifice public		8–46	13				
Batiscan, P.Q		28		157			
" rivière, P.-Q				157			
Battery-Point, N.-E		21		8			
Battleford, Sask., édifice public		17–54	95				
Bayfield, N.-E		21		9			
Bayfield, Ont		33		236			
Bay-Fortune, I.-P.-E		25		90			
Baie St-Laurent, N.-E		21					
Baysville, Ont		33		236			
Bay-View, I.-P.-E		25		90			
Beacon-Bar, N.-B		27		138–141			
Bear-Brook, N.-B		27		132			
Bear-Cove, N.-E		21		9–10			
Bear-River, C.-B		37		333			
Beaton, C.-B		37		333			
Beauharnois, P.Q., bureau de poste		9–47					
Beaumaris, Ont		33		237			
Beauport, P.Q		28		158			
" bureau de poste		9					
Beaver-Harbour, N.-B		25		109			
" N.-E		21		10			
Beaverton, Ont		33		237			
Beckerton, N.-E				63			
Bécancour, P.Q		28		159			
Bedford, N.-B		27					
Belfast, I. P.-E		25		91			
Bella-Bella, C.-B				334			
Bella-Coola, C.-B				334			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page,
B							
Beloeil, P. Q		28		159			
Beloeil, gare. P. Q		28		160			
Belle-Ewart, Ont		33		237			
Belle-Rivière, I. P.-E		25		91			
Belle-River, Ont		33		237			
Belleville, Ont., havre		33		238			
“ édifices publics		12–51	38				
Belliveau, anse des, N.-E		21		10			
Belmont , parc, C.-B		37					
Beusford, Ont		33		239			
Beresford, N.-B		26					
Bergeronnes, P. Q		28		161			
Berlin, Ont., édifice public		12–51	38				
Bersimis, P.Q		28		161			
Berthier, P. Q		28		161			
Berthierville, P. Q		28					
“ édifice public		9–47					
Bic, P.Q		28		162			
Biggar, Sask., bâtisse d'immigration		54					
Big-Harbour, N.-E		21		11			
Bindley's-Landing, C.-B		37		334			
Black-Lake, P.Q., bureau de poste		47					
Black-Point, N.-E		21		11			
Black-River, Man		36		310			
“ N.-B		25		109			
“ Ont		33–41		541			
Blantford, N.-E		21		11			
Blé, expédition du	6						
Blenheim, Ont., bureau de poste		51					
Blind-Bay, C.-B		38		334			
Blind-River, Ont		33					
Blue-Rocks, N.-E		21					
Bluff-Head, N.-E		21		12			
Boars-Head, N.-B		25					
Bobcaygeon, Ont		33					
Boissevain, Man., bureau de poste		16					
Bold-Point, C.-B		37					
Bonshaw, quai, I. P.-E		25		91			
Boucherville, P. Q		28		162			
Boularderie-Centre, N.-E		21		12			
Bowmanville, Ont., édifice public		12–51	39				
“ Ont		33		239			
Bow-River, pont				555			
Bracebridge, Ont., bureau de poste		12–51	39				
“ pont		33		239			
Bradford, Ont		33					
Brampton, Ont, édifice public		12–51	39				
Brandon, Man., édif. publics		16–53	90				
“ ponts				553			
Brandford, Ont., édif. publics		12–51	40				
Brèche-à-Manon, P. Q		28					
Breens-Pond, N.-E		21					
Brewer's, quai, P.Q		31					
Bridgeburg, Ont., édifice public		13–51					
Bridgewater, N.-E., édifice public		7–45	4				
Brighton, N.-E		21		13			
Brighton, Ont		23		240			
Broad-Cove, N.-E		22					
Brockville, Ont., édifice public		13–51					
“		33		240			
Brokenhead, Man				310			
Brooklyn, N.-E		21					
Bronte, Ont		33		240			
Bruce-Mines, Ont		33		241			
Brundage-Point, N.-B				109			
Brussels, Ont., bureau de poste		13					
Bryant's-Landing, P. Q		28		162			
Buckingham, P.Q., édifice public		9–47					
“		28–31		163			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
B							
Bouctouche, N.-B				110			
" bureau de poste		8					
Bouctouche-Beach, N.-B		26		109			
Burford, Ont., bureau de poste		13	40				
Burks-Falls, Ont., bureau de poste		13					
" quai		33		241			
Burlington, Ont		34		242			
Burlington, chenal, Ont		33		242			
Burnt-Church, N.-B		26					
Burnt-Island, Ont		34		243			
Burrard-Inlet, C.-B		58					
Burton-City, C.-B		38		334			
Burying-Island, N.-E		21		13			
C							
Cable, vaisseau Tyrian		42			16–122		
Caesarea, Ont		34		243			
Cacouna, P.Q		28		163			
" bureau de poste		47					
Caldwell's-Cove, N.-E		21		13			
Calgary, Alta, édifices publics		18–56	102				
Callendar, Ont		34		243			
Campbellford, Ont., bureau de poste		13					
Campbellton, N.-B., édifice public		8–46	13				
" quais		26		111			
Camp-Island, C.-B		37					
Campobello, N.-B		8	13				
Canal de la baie Georgienne		43					
Cannes de Roches, P. Q		28		164			
Canning, N.-E., bureau de poste		7					
" quai		21		14			
Canoe-Creek, C.-B		37		335			
Canso, N.-E., édifice public		7–45	4				
Canton Fabre, P.Q							
Cap aux Corneilles, P. Q				546			
Cap Chatte, P.Q		29		164			
Cap à l'Aigle, P. Q		28			11–91		
Cap Breton, N.-E., lignes télégr		41					
Cap Pelée, N.-B		26		112			
Cap de la Madeleine, P. Q		29		164			
Cap Negro, N.-E		21					
Cap Ray, lignes télégraphiques		41					
Cap Rouge, N..E		21	21	14			
Cap Rouge, P.Q., ferme expérimentale		9–47					
Capilans, C.-B., barrages,				365			
Cap Santé, P.Q		29		164			
Cap St-Ignace, P.Q		29					
Caraquet, N.-B		26					
Carberry, Man., bureau de poste		16					
Cardigan, rivière I.-P.-E		25		92			
" sud, I.-P.-E				92			
Cariboo, Ile, N.-E		21					
Carleton, N.-B., bureau de poste		8–46					
Carleton Place, Ont., édifice public		13–51	41				
Carman, Man., bureau de poste		16–53	90				
Carrot-River, Sask				325			
Carrs-Brooks, N.-E		21					
Cascade-Flume, C.-B		37					
Castor, Alta, bâtisse des immigrants		18–57					
Cayuga, Ont., édifice public		13–51					
Cedar-Creek, C.-B				335			
Centreville, N.-E		21					
Chain-Rapids				541			
Chamberlain's-Road, N.-B		26					
Chambly, P.Q		29					
Champlain, P.Q		29		165			
Chambord, P.Q		29		165			
Chance-Harbour, N.-B		26					

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
C							
Chandler, P.Q		29					
Charlottetown, I.-P.-E., havre		25		93			
" " édifice public		8–46	10				
Chase, C.-B., édifices publics		19–58	106				
Chats, chutes des, P.Q				552			
Chatham, N.-B., havre		26					
" édifice public		8–46	13				
" Ont., édifices publics		13–51	41				
Château-Richer, P.Q		29		165			
Chaudières, pont des				548			
Chef, architecte en, rapport							
Chef, comptable en, rapport		1					
Chef, ingénieur en, rapport				1			
Chefs du ministère, officiers							63
Chegoggin, N.-E		21		14			
Chemainus, C.-B		37		335			
" rivière		37		335			
Chesley, Ont., édifice public		13–51	42				
Chester, N.-E		7					
Chesterville, Ont., bureau de poste		13					
Chezzetcook-Ouest, N.-E		24		16			
Cheverie, N.-E		21		19			
Chezzetcook-Est, N.-E		21		15			
Chicoutimi, P.Q., havre		29		165			
" édifice public		9–47	21				
Chilliwack, C.-B.,		37		335			
" bureau de poste		19–58	106				
China-Point, I.P.-E		25		93			
Chocolate-Cove, N.-B				113			
Chockfish, N.-B		26		112			
Chris-Cove, N.-E		21		17			
Churchhouse, C.-B		37					
Chutes-Cove, N.-E		22		32			
Ciment, laboratoire de				557			
Clair, N.-B., bureau d'immigrants		46					
Clam-Harbour, N.-E		22		40			
Clarke-City, P. Q		29		166			
Clifton, I. P.-E		25		94			
Clinton, Ont., édifice public		13–51	42				
Clorydormes, P. Q		29					
Coaticook, P. Q., édifice public		9–47	22				
Cobalt, Ont		13–51					
Cobourg, Ont., édifice public		13–51	42				
" havre		34		244			
Coburns-Bar, C.-B				236			
Cocagne, N.-B		2		113			
Cockburn-Island, Ont		34					
" lignes télégraphiques		42					
Colborne, Ont				262			
Coldwater, Ont		34		245			
Cole Harbour, N.-E		21					
Coles-Island, N.-B		26		113			
Collecteur du Revenu						1	
Collection des droits des glissoirs et estacades		41				1	
Collingwood, Ont		34		246			
" bassins de radoub		34					
" bureau de poste		13	42				
Colombie-Britannique,		37	106	332			
" havres et rivières		37					
" lignes télégraphiques		42			14–104		
Colombia-River, C.-B		37–38		336			
Comeau-Cove, N.-E		21		17			
" Hill, N.-E		21		17			
Comins-Mills, P. Q. douane		9					
Commission du fleuve St. Laurent, Ont		43					
Commission du canal de la baie Georgienne		43					
Commission des eaux limitrophes		43					
Commission des eaux navigables		43					

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page,
Comox, C.-B., bureau de poste		19–58	106				
" quai		38		337			
Comptable, rapport du		1					
Compton, P. Q., bureau de poste		9					
Concierges							37
Connaught, Place		41					
Contrat du dragage				496			
Contrats accordés							6
Contrecœur, P.Q.		29		166			
Cookshire, P. Q., édifice public		9–47					
Cooper's-Shore, I. P.-E		25					
Copper-Cliff, Ont., édifice public		13					
Cornwall, Ont., édifice public		13–51	42				
Côte Ste-Catherine, P.Q		29		167			
Coteau-Landing, P. Q		29		167			
Cottage-Cove, N.-E		21					
Coulonge, rivière, glissoirs		41		541			
Cours d'Eau du Bois Blanc, P. Q				168			
Courtenay, C.-B., bureau de poste		19					
Courtenay-Bay, N.-B		27		137			
Courtenay rivière, C.-B		38		337			
Cove-Head, I. P.-E		25		94			
Cowan's-Cove, C.-B		38					
Cow-Bay, N.-E		21		18			
Cowichan, rivière, C.-B				338			
Craigie-Lea, Ont		34		246			
Craigmore, N.-E		21					
Cranbrook, C.-B., édifice public		19–58	107				
Crane-Island		30		168			
Crapaud, I.P.-E				104			
Craven, barrage, Sask				326			
Crawford-Bay, C.-B				338			
Cribbin's-Point, N.-E		21		20			
Crofton, C.-B		38					
Cross-Point, P. Q		29		169			
Cumberland, C.-B., édifice public		19–58					
" Ont		34		246			
" lac, Sas				326			
D							
Dalhousie, N.-B		26		114			
" édifice public		8–46	14				
Dartmouth, N.-E., édifice public		7–45	5				
" dragage		21		20			
Dauphin, Man., édifice public		16–53	90				
D'Autray, P. Q				169			
Dawson-Point, Ont				247			
Dea's-Island, C.-B				338			
Deer-Park, C.-B		38		338			
Deloraine, Man., bâtisse d'immig		16–53					
Delorey's-Beach, N.-E		21					
Delta, Man		36					
Dépenses totales du ministère	3	3					
Depot-Harbour, Ont		34					
Deschambault, P. Q		29		170			
Deseronto, Ont., édifice public		13–51	43				
D'Escousse, N.-E		21		21			
Desjardins, P. Q		39		169			
Des Joachims, pont		41		550			
Devils Island, N.-E		21		21			
Devine's-Point, P. Q		29					
Digby, N.-E		21		22			
Digby, N.-E., édifice public		7–45	5				
Dingees-Shoals, N.-B		26		114			
Dipper-Harbour, N.-B		26					
D'Israeli, P. Q.,				170			
" bureau de poste		29					
Doe-Lake, Ont		34		247			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
D							
Dorchester, N.-B		26		115			
Doucet's-Landing, P. Q		29		170			
Douglas-Harbour, N.-B		26		115			
Douglastown, P. Q		29		171			
Dragage et outillage		40		369			
" Colombie-Britannique		37		468			
" à l'entreprise				496			
" Manitoba		36		450			
" Provinces-maritimes				370			
" Nouveau-Brunswick		25					
" Nouvelle-Ecosse		21					
" Saskatchewan				462			
" Ontario		33					
" travaux de	8			369			
" outillage, noms, etc		40		512			
" Ile-du-Prince-Edouard		25					
" Québec		28					
Dresden, Ont., bureau de poste		13–51	43				
Driftwood-Creek, Ont				263			
Drum-Head, N.-E		21					
Drummondville, P.Q., édifice public		9–47	22				
Dublin-Shore, N.-E		21					
Dumoine, rivière, P.Q		41		542			
Duncan-Station, C.-B., édifice public		19–58	107				
Dundas, Ont., édifice public		13–51	43				
Dundee, P.Q., douane		9–47	22				
Dunham, N.-B		26	115				
Durham, Ont., bureau de poste		13					
Durham, N.-B				116			
Dyers-Bay, Ont		34		247			
Dykeman's-Shoal, N.-B		26		116			
E							
East-Angus, P.Q., édifice public		9	23				
East-Bay, N.-E		21		23			
East-Berlin, N.-E		21		24			
East-Chezzetcook, N.-E		21					
Eastern-Passage, N.-E		21		24			
East-Ferry, N.-E		21		25			
East-Green-Harbour, N.-E				25			
East-Port, L'Hébert, N.-E		22		25			
East-Pubnico, N.-E		22					
East-Ragged-Island, N.-E		22		26			
East-River, N.-E		22		26			
East-River, I.-P.-E		25					
East-Robson, C.-B		38		338			
East-Templeton, P.Q		29					
Eburne, C.-B				338			
Echafaud aux Basques, P.Q		29		171			
Ecluses et barrages				537			
Ecum-Secum, N.-E		22		27			
Edgett's-Landing, N.-B		26		116			
Edgewood, C.-B		38–42		338			
Edifices des ministères		12–50					
Edifices publics, Alberta		18–56					
" Colombie-Britannique		19–58					
" Ile-du-Prince-Edouard		8–46					
" Manitoba		16–53					
" Nouveau-Brunswick		8–46					
" Nouvelle-Ecosse		7–45					
" Ontario		12–51					
" Québec		9–47					
" Saskatchewan		17–54					
" Yukon		20					
" en général	7	20					
Edmonton, Alta., édifice public		18–57	103				
Edmonton, Alta, quai		37		330			
Edmonton, Alta., pont		41		556			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
E							
Edmundston, N.-B., bâtisse d'immigration		46					
Edson, Alta., bâtisse d'immigration		18–57					
Eganville, Ont., bureau de poste		13–51	43				
Elkhorn, Man., bureau de poste		16					
Elk-Lake, Ont		34		248			
Elmira, Ont., bureau de poste		13	44				
Elora, Ont., bureau de poste		13–51	44				
Emerson, Man., édifice public		16–53	91				
,, pont				554			
Employés, bassins de radoub							71
Employés, glissoirs et estacades							68
Entwistle, Alta., bâtisse d'immigration		18–57					
Escoumains, P.Q		29		171			
Escuminac, lignes télégraphiques		41					
Esquimalt, C.-B., bassin de radoub		38		536		7–17	
Essex, Ont., édifice public		13–51	44				
Estevan, Sask., bureau de poste		17–54					
Evandale, N.-B		27		116			
Evans-Bay, C.-B		38		339			
Evans, Point, C.-B.		22					
Exeter, Ont., bureau de poste		13–51	44				
F							
Fabre, P.Q		29		171			
Fairford, Man				311			
Fairville, N.-B., bureau de poste		8–46	14				
Fairhaven, N.-B		26		117			
False-Creek, C.-B		39		364			
Farnham, P.Q., édifice public		9–47	23				
Farrington, C.-B		38		339			
Fassett, P.Q		29		172			
Feltzen-Sud, N.-E		22		28			
Fergus, Ont., édifice public		13–51	45				
Ferme expérimentale, N.-B		26					
Ferme-Neuve, P.Q		29		172			
Fernie, C.-B., édifices publics		18–58	107				
Finlay-Point, N.-E		22		28			
Fitzroy-Harbour, Ont		34		248			
Fort à la Corne, Sask		17					
Fort Coulonge, P.Q		29		172			
Fort Frances, Ont., édifices publics		13					
Fort Frances, Ont		34					
Fort Lawrence, N.-E.		22					
Fort Qu'Appelle, Sask		37					
Fort George Canyon, C.-B		38					
Fort William, Ont	6	34		249			
Fort William, Ont., bureau de poste, etc		13–51	45				
Fort William, P.Q		29		173			
Fox-Island, N.E-		22		29			
Fox-Point, N.-E		22					
Franklin-Point, I.-P.-E		25		94			
Fraser, rivière, C.B.-		38		339			
Fraser's-Landing, C.-B				339			
Fraserville, P.Q., édifice public		9–47					
Fraserville, P.Q., quai		29		204			
Frederickhouse, rivière, Ont		26		251			
Fredericton, N.-B., édifice public		8–46	14				
Fredericton, N.-B., quai		27		117			
Freeport, N.-E		22		29			
French-Cross, N.-E.		23					
French-River, I.-P.-E		25		95			
French-River, N.-E		22					
French-River, Ont		34					
Friar's-Head, N.-E		22		29			
Fulford-Harbour, C.-B		38		341			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
G							
Gabarus, N.-E.		22					
Galerie Nationale des Arts		12					
Galt, Ont., édifice public		13-51	45				
Gananoque, Ont		13-51	46				
“ “ quai		34					
Ganges-Harbour, C.-B		38		341			
Garneau-Junction, P.Q		9					
Gaspé, bassin de, P. Q		29		173			
Gaspareau, N.-E., bureau de poste		45					
Gatineau, rivière, P.Q				173–5			
Gatineau, glissoirs, P. Q		41		540			
George-Island, Man				311			
Georgetown, I. P.-E. édifice public		8–46	11				
“		25					
“ Ont., bureau de poste		13					
Georgeville, P. Q		29		173			
Georgienne, canal de la baie		43					
Gimli, Man		36		311			
Glace-Bay, N.-E., édifice public		7	6				
Glace Bay-Beach, N.-E		22		30			
Glen-Almond, P. Q		31					
Glencoe, Ont., édifice public		13-51	46				
Gleneden, C.-B		38		341			
Glissoirs et estacades		41		539		1	
“ “ employés							68
Goat-Island, Ont		34		251			
Goat,-Island, N.-E		22					
Goderich, Ont		34		253			
“ édifice public		13-51	46				
Golden-Windermere, lignes télégraphiques		42					
Goose-Bay, C.-B		38		341			
Gooseberry, Cove, N.-B		26		118			
Gore-Landing, Ont		34		254			
Gower-Point, C.-B		38					
Grace-Harbour, C.-B		38		341			
Graft-Beach, N.-E		21					
Graham's-Pond I. P.-E		25		95			
Graham's-Landing, C.-B				342			
Granby, P. Q., édifice public		9–47	24				
Grande-Anse, N.-B		26		118			
Grand-Bend, Ont		34		254			
Grandes-Bergeronnes, P. Q		29					
Grande-Entrée, P. Q		29		174			
Grand-Etang, N.-E		22		30			
Grand-Falls, N.-B.,		27		132			
“ bureau de poste		8–46	15				
Grand-Forks, C.-B., bureau de poste		19–58	108				
Grandigue, N.-B		26		118			
Grand-Marsh, P. Q				174			
Grands-Méchins, P. Q		29					
Grand-Mère, P. Q., bureau de poste		9					
“ barrage		29		546			
Grand-Narrows, N.-E		22		31			
Grandes Piles, P. Q				545			
Grande Prairie, Sask., édifice public		18–57					
Grand-River, I. P.-E		25		95			
Grand-River, N.-B		27					
Grande-Rivière, P.Q		29		174			
Grand-River, pont				551			
Granite-Bay, C.-B		38		342			
Grantham's-Landing, C.-B		38					
Gratuités, payés		43					
Gravelbourg, Sask., édifice public		17–54	95				
Gravenhurst, Ont, bureau de poste		13					
Great-Salmon-River, N.-B		26		119			
Green's-Harbour, N.-E		22					
Green's-Landing, C.-B		38		342			
Green-Point, N.-E		26					
Green-River, N.-B		27		133			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page,
G							
Greenwood, C.-B., bureau de poste		19–58	108				
Grenville, P.Q		29		175			
Gretna, Man., bureau de poste		16					
Grimross Canal, N.-B		26		119			
Grimsby, Ont., bureau de poste		13–51	46				
Grindstone, P. Q		29		176			
Grondines, P.Q		29		176			
Grosses-Coques, N.-E		22		32			
Grosse-Ile, P. Q		29	24	176			
Grosse-Ile, P.Q., station de quarantaine		9–29					
" lignes télégraphiques		42			14		
Grosses-Roches, P.Q		29		177			
Grouard, Alta., bureau des terres		18–57					
Guelph, Ont., édifice public		13–51	47				
Gull-Harbour, Man		36		312			
Gulliver's-Cove, N.-E		22					
Gunning-Cove, N.-E		22		32			
Guysboro, N.-E., édifice public		7	6				
H.							
Haileybury, Ont		34		255			
" bureau de poste		13					
Halifax, N.-E., édifice public		7–45	6				
" bassin de radoub		22					
Halls-Landing, C.-B		38		342			
Hammond, C.-B		38		343			
Hamilton, Ont		34		256			
" édifices publics		13–51	47				
Hampton, N.-B., bureau de poste		8–46	15				
Hampton, N.-E		22		32			
Hanover, Ont., bureau de poste		13	48				
Hantsport, N.-E., bureau de poste		7					
" quai		22		33			
Harcourt, N.-B		8					
Harrington, P.Q		29		177			
Harris-Road, C.-B		38		343			
Harriston, Ont., édifice public		13–51	48				
Harrup, C.-B		38		343			
Hartland, N.-B., bureau de poste		8–46	16				
Harvey-Bank, N.-B		26		120			
Hatfield-Point, N.-B		27		120			
Havre-aux-Maisons, P.Q		29					
Havres et rivières, en général	5	40					
Hawkesbury, Ont., édifice public		13–51					
" " pont		41		550			
Hawkestone, Ont		34		257			
Head-Chezzetcook, N.-E				33			
Helen's-Bay, Ont		34		257			
Heriot-Bay, C.-B		39		343			
Hespeler, Ont., bureau de poste		13					
Heustis Landing, N.-B		27		120			
Higgins-Shore, I.-P.-E		25		96			
High-Falls, P.Q		31		178–540			
High-River Sud, Alta., bureau de poste		18					
Hillsborough, N.-B., bureau de poste		8–46	16				
Hilton, Ont		34		265			
Hnausa, Man		36					
Hochelaga, P.Q., édifice public		9					
Holberg, C.-B		39		343			
Holland-River, Ont		34		257			
Hollyburn, C.-B		39		343			
Honey-Harbour, Ont		34		257			
Honfleur, P.Q		29		178			
Horton, Landing, N.-E		22		34			
Hospital-Bay, P.Q		29		178			
House-Harbour, P.-Q		29		178			
Hudson, P.Q		29		178			
Hull, P.Q., édifice public		9–47					
" quai		29		178			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
H.							
Humboldt, Sask., édifice public		17–54	95				
Humphrey's, N.-B		26		120			
Hunterstown, P.Q		29		179			
Huntsville, Ont		34		258			
" bureau de poste		13					
Hurd's Point, I.-P.-E		25		96			
Hydrauliques, loyers						19	
I							
Iberville, P.Q., édifice public		9–47	24				
Ile Perrot, P. Q		30		179			
Impressions et papeterie		20					
Indian Brook Flats, N.-E		22		34			
Indian Head, Sask., ferme expérimentale		17–55	96				
Indian Harbour, N.-E		22		35			
Indian Point, N.-E		22		35			
Ingénieur en chef, rapport de l'				1			
Ingénieurs, mécaniciens, chauffeurs, etc							74
Ingersoll, Ont., édifice public		13–51	48				
Invermere, C.-B., ferme expérimentale		19					
Inverness, N.-E		22		35			
" édifice public		45	7				
Iona, N.-E		22		36			
Irish Cove, N.-E		22		37			
Iroquois, River, N.-B		27		133			
Ile aux Coudres, P.Q		29		179			
Ile aux Grues, P.Q		30		168			
Ile Cadieux, P.Q		30					
Ile Verte, P. H		30		180			
" bureau de poste		47					
J							
Jackson Bay, C.-B				344			
Jamesville, N.-E		22		37			
Jasper Park, Alta		18					
Johnson's Landing, C.-B		38		344			
Joliette, P.Q., édifices publics		9–47	25				
Jonquières, P.Q., bureau de poste		9	25				
Judique, N.-E		22		38			
Juniper Island, Ont		34		258			
K							
Kagawong, Ont		34		258			
Kaministiquia, rivière, Ont				249			
Kamloops. C.-B., édifice public		19–58	108				
" quai		38–39					
" lignes télégraphiques					105		
Kaslo, C.-B		39		344			
Kawartha Parc, Ont		34					
Kelly's Cove, N.-E		22		38			
Kelowna, C.-B., édifice public		19					
Kempville, Ont., bureau de poste		14	49				
Kenora, Ont., édifice public		14–51	49				
" quai		34		259			
Kensington, I.-P.-E		8					
Kensington, Ont		34					
Kentville, N.-E., édifice public		7–45	7				
Kerobert, Alta, bâtisse des immigrés		55					
Kier's Shore, I.-P.-E		25		96			
Kildonan, Man., pont				554			
Killarney, Ont		34		259			
" lac, Man		36		313			
Kincardine, Ont.,		34		259			
" édifice public		14–51	49				
Kincolith, C.-B		39		345			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
K							
Kindersley, Sask., édifice public		17					
Kingston, Ont		34		260			
" bassin de radoub				537			
" édifices publics		14–51	49				
Kingsville, Ont		34		261			
Kiosh-Kokui, Ont				553			
Kippewa, barrage		42					
Kitimat, C.-B		39		345			
" rivière				345			
Knowlton, P.Q., édifice public		9–47	26				
Knowlton Landing, P.Q		30		180			
Kootenay Bay, C.-B		39					
Kootenay Bay, C.-B		38–39					
Kootenay, C.-B., ligne télégr		42					
Kootenay, rivière, C.-B		37					
Kouchibougouac, N.- B		26		121			
Kraut- Point, N.-E		22					
L							
Lachine, P.Q.,		30					
" édifice public		9–47	26				
Lachute, P. Q. "		9–47	27				
Lacombe, Alta, ferme expérimentale		18–57					
Ladysmith, C.-B., édifice public		16–58	108				
Lakefield, Ont., bureau de poste		14	50				
Lac Kenogamishish, P. Q		30		181			
Lac Mégantic, P. Q., édifice public		10–47	27				
Lac Nipissing, Ont		34		261			
Lac St-Jean, P.Q		30					
Lacs Sainte-Marie et St- Joseph, P. Q				181			
Lakeport, Ont				262			
Lalancette, P. Q		30		181			
Lambert's Pier, I.-P.-E				96			
Lanoraie, P.Q		30		181			
Langley, C.-B		38		345			
Lansdowne, Ont		34–52					
Laprairie, P.Q.,		30		182			
" édifice public		9–47	26				
L'Ardoise, N.-E		22		38			
L'Ardoise-Beach, N.-E		22		39			
La Salette, P.Q				183			
L'Assomption, P.Q., édifice public		9–47	27				
Last Mountain, Lac, Sask		37		326			
Latchford, barrage		35					
Lauzon, P.Q., bassin de radoub		10–30		535			
Lavaltrie, P.Q		30		183			
Leamington, Ont., quai		30		262			
" " édifice public		14–52	50				
Leith, Ont		34					
Lennoxville, P. Q., ferme expérimentale		47					
Leonardville, N.-B		26		121			
Le Pas., Man		25		313			
" quai		36					
" rivière		37					
Les Eboulements, P.Q		30		184			
Les Ecureuils, P.Q		30		184			
Lesser Slave Lake, Alta				331			
Leslies, N.-E							
Lethbridge, Alta, édifices publics		18–57	104				
Lévis, P.Q., havre		30		184			
" bassin de radoub		30		536			
" édifice public		19–47	27				
Lindsay, Ont., édifice public		14–52	50				
L'Islet, P. Q		30		185			
Lion's Head, Ont		34		263			
Listowel, Ont., bureau de poste		14–52	51				
Little Aldouane, N.-B		26		121			
" Bass River, N.-E		22		39			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
L							
Little Black River, N.-B		26		122			
" Détroit, Ont				263			
" Dipper Harbour, N.-B		26		123			
" Harbour, N.-E		22		40			
" Lamèque, N.-B				123			
" St-Francis, N.-B				133			
" Sands, I.-P.-E		25		97			
" Saanich, C.-B			109				
" Tancook, N.-E		22					
" Tobique, N.-B				133			
Liverpool, N.-E., édifice public		7–45	7				
Liverpool, N.-E., havre		22		41			
Livingstone-Cove, N.-E		22		42			
Lloydminster, Sask., édifice public		17–55	96				
Lockeport, N.-E		22		42			
" douane		7					
" C.-B		39		345			
" Man		36					
Loggieville, N.-B		26		123			
London, Ont., édifices publics		14–52	52				
Long-Beach, C.-B				345			
" Cove, N.-E		22		43			
" Lake, Ont		34		263			
" Point, Ont		22		44			
" Rapids, P.Q		30		185			
Longueuil, P.Q., édifice public		10–47					
" quai		30		186			
L'Orignal, Ont., bureau de poste		52					
Lorneville, N.-B		26		123			
Lords-Cove, N.-B		26		124			
Lorraine, Ont		34		264			
Lotbinière, P.Q		30					
Louiseville, P.Q., bureau de poste		10–47	27				
Lower Burlington, N.-E		22		44			
Loyers reçus		50					
" payés		50	129			8–20	41
Lund, C.-B		30		346			
Lunenberg, N.-E., édifice public		7–45					
" dragage		22		44			
Mc.							
McAllisters, N.-B		27		124			
McAras Brook, N.-E		22		45			
McArthurs Landing, I.-P.-E		25		97			
McCauleys, I.-P.-E		25		97			
McConnells, I.-P.-E				97			
McDonald's Point, N.-B		26		124			
" Landing, C.-B				351			
McKellar, rivière, Ont				250			
McNair's-Cove, N.-E		22		45			
M.							
Mabou, pont, N.-E		22		46			
Macleod, Alta., édifices publics		18–57					
Madawaska, rivière, Ont		34		264			
" " glissoirs, Ont		41		540			
" " arpentage		42					
Magar's Landing, C.-B		38		346			
Maguasha, P.Q				188			
Madeleine, Iles de la, P.Q		42			13–95		
Magnetawan, Ont		35		264			
Magog, P.Q		30		188			
" édifice public		10–47	27				
Main River, N.-B		26		124			
Maitland, N.-E		22		46			
Malagash, N.-E		22		47			
Malbaie, P.Q		30		189			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page,
M							
Malcolm's Island, C.-B		39		346			
Malignant Cove, N.-E		22		48			
Manche d'Epée, P.Q		30					
Manitoba, dragage		36					
“ havres		36		310			
“ édifices publics		16–53	90				
“ ponts							
Manitou Rapids, Ont				265			
Mánitou, Man., bureau de poste		16					
Manitoulin, île, télégraphes		42					
Maple-Creek, Sask., édifice public		17–55					
Maquapit, lac, N.-B		26		125			
Marble Mountain, N.-E		23		47			
Margaree, N.-E		23		48			
Margaretsville, N.-E		23		49			
Maria, P.Q		30					
Marieville, P.Q., édifice public		10–47	28				
Marion, pont, N.-E		23					
Maritimes, provinces, lignes télégraphiques					11		
Markham, Ont., bureau de poste		14–52	52				
Marksville, Ont		34		265			
Marsh Landing, C.-B		38		347			
Martins Head, N.-B		26		125			
Marysville, N.-B., édifice public		8–46	16				
Maskinongé, P.Q		30					
Masson, P.Q		30		190			
Matane, P.Q		30					
“ bureau de poste		10–47	28				
Matapédia, chemin		41					
“ pont		10		552			
Mattawa, levé de la rivière		42					
Matequi, C.-B		28		347			
Maxwells, île, Ont		35					
Meaford, Ont		35		265			
Meat Cove, N.-E		23		50			
Medicine Hat, Alta, édifice public		18–57	104				
Mégantic, P.Q., bureau de poste		10–47					
“ quai		30		190			
Melford, Sask., bureau de poste		17–55					
Mélita, Man., bureau de poste		16					
Merrickville, Ont., bureau de poste		52					
Merrit, C.-B., bureau de poste		19					
Meteghan, N.-E		23		50			
“ rivière, N.-E		23		50			
Michaud, quai, P.Q				180			
Michipicoten, rivière, Ont		35		266			
Middle East Pubnico, N.-E				51			
Middle Ground, Man				319			
Middle River, N.-E		23		51–52			
Middleton, N.-E., édifices		7					
Midland, Ont		35		266			
“ bureau de poste		14–52	53				
Midway, C.-B		19					
Miguasha, P. Q		30					
Mildimay, Ont., bureau de poste		14–52	53				
Millbrook, Ont., bureau de poste		14					
Mill Cove, N.-E		23		52			
Mill Creek, N.-E		23		53			
Millerton, N.-B		26		125			
Mille Vaches, P.Q		30		190			
Mills Point, N.-B		26		126			
Milltown, N.-B., bureau de poste		8–46	16				
Milton, Ont., bureau de poste		14					
Milverton, Ont., bureau de poste		14					
Miminigash, I.-P.-E		25		98			
Minake, Ont		35					
Mineota, Man., pont		41					
Minette, Man		36					
Minnedosa, Man., édifice public		16–53	91				

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
M							
Mira Ferry, N.-E.		23		53			
Miramichi, baie, N.-B.				126			
" rivière, N.-B.		26		127			
Miscou, N.-B.		26		127			
Mission City, C.-B., édifices publics		19					
" Point, P. Q.		30					
" Rapides, P. Q.		30					
Mission, rivière, Ont.				249			
Mission, C.-B.		38		347			
Mistook, P. Q.		30		191			
Mitchell, Ont., édifice public		14–52	53				
Mochelle, N.-E.		23					
Moncton, N.-B., édifice public		8–46	17				
Monetville, Ont.		35		267			
Montague, I.-P.-E., édifice public		8–46	11				
Montague, rivière, I. P.-E.		25					
Mont Joli Station, P.Q.		10					
Montmagny, P.Q., édifice public		10–47	28				
" quai		30		191			
Montréal, rivière, Ont.		35		537			
Montréal, havre de, P. Q.	6						
" P.Q., édifices publics		10–47	28				
" " bassin de radoub		30					
Monuments		43					
Moosejaw, Sask., édifices publics		17–55	96				
Morden, N.-E.		23	91	54			
Morden, Man., bureau de poste		16–53					
Morrisburg, Ont., bureau de poste		14					
Moshers Bay, N.-E.		23		53			
Massy River, Man.		36					
Mount Forest, Ont., édifice public		14–52	53				
Mount Lehman, C.-B.		38		347			
Mount Stewart, I.-P.-E.		25		98			
Mulgrave, N.-E.				54			
Muniac, Rapids, N.-B.		27		134			
Murray Bay, P.Q.		30					
" , bureau de poste		10	29				
Murray Harbour, I.-P.-E.		25		98			
Muskoka, rapides, Ont.		35		267			
Muskrat, rivière, ponts				553			
N							
Naas River, C.-B.		39					
Nakusp, C.-B.		39		347			
Nanaïmo, C.-B.		39		348			
Nanaïmo, C.-B, édifice public		19–58	109				
Nappan, N.-E., ferme expérimentale		7–45					
Napanee, Ont., édifice public		14–52	53				
Natashquan, P.Q.		30		192			
Nationale des Arts, galerie		12					55
Needles, C.-B.		39		349			
Neepawa, Man., bureau de poste		16–53	91				
Negro Point, N.-B.		27					
Nelson, C.-B.		38		349			
Nelson, C.-B., édifice public		19–58	109				
Nelson Ferry, C.-B.							
Newcastle, Ont.		35		267		6–16	
Newcastle, N.-B., édifice public		8–46	17				
Newcastle, N.-B.		26					
New-Glasgow, N.-E., édifice public		7–45	7				
New-Harbour, N.-E.		23		54			
New-Hazelton, C.-B., bureau de poste		19					
New-Liskeard, Ont.		35		268			
New-London, I.-P.-E.		25		99			
Newmarket, Ont., bureau de poste		14	54				
New-Massett, C.-B.		39		350			
Newport Landing, N.-E.		23		55			
Newport, I.-P.-E.				99			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
N							
New-Richmond, P.Q		30		192			
New-Westminster, C.-B		38		350			
New-Westminster, C.-B., édifices publics		19–58	109				
Niagara Falls, Ont., édifice public		14–52	55				
Nicolet, P.Q		30		193			
Nicolet, P.Q., édifice public		10–48					
Nicomen, C.-B		38		351			
Nicomen Island, C.-B				351			
Ninette, Man				314			
Noël, N.-E		23		56			
Nominingue, P.Q., bâtisse des immig		10–48					
" quai		30					
Noms des principaux officiers du ministère							63
Nootka, île, C.-B		39		352			
Nord du St-Laurent, côte, lignes télégraph		42			14–97		
Nord-Ouest, territoires du, télégraphes					14–100		
North Arm, C.-B		38					
North Battleford, Sask., édifice public		17–55	97				
North Bay, Ont		35		268			
North Bay, Ont., édifice public		14–52	55				
North Belleville, N.-E		23		56			
North Cooking, lac, Sask		18					
North Gut, N.-E		23		56			
North Lake, I.-P.-E		25					
North River, I.-P.-E		25		99			
North Saskatchewan, rivière		37		327			
North Sydney, N.-E., édifice public		7–42	8				
North Timiskaming, P.Q., pont		41		550			
North Transcona, Man		16	91				
North Vancouver, C.-B., édifice public		29	116				
" salle d'exercices mil.			116				
Northwest Cove, N.-E		23					
Northwest Miramichi, N.-B							
North Winnipeg, Man., arsenal			94				
Norway Bay, P.Q		30		192			
Norwich, Ont., bureau de poste		14					
Notre-Dame de la Salette, P.Q		30–31		194			
" de Laus, P.Q		31		195			
Notre-Dame des Sept Douleurs, P. Q				194			
Notre-Dame-du-Lac, P. Q		30		194			
Nouveau-Brunswick, dragage		25		105			
" édifices publics		8–46	13				
" lignes télégraphiques					12		
" havres				105			
Nouvelle-Ecosse		21	3	3			
O							
Oak Lake, Man., bureau de poste		16					
Oak Point, N.-B		26		127			
" Man		36		314			
Oakville, Ont		35		269			63
Officiers du ministère							
Ogdens Pond, N.-E		23		57			
Okanagan, lac, C.-B		39		352			
Okanagan, rivière, C.-B		39		352			
Okanagan, C.-B., télégraphes		42			104		
Ontario, ponts							
" dragages				235			
" havres		33		235			
" édifices publics		12–51	35				
" lignes télégraphiques					14–99		
Orangeville, Ont., édifice public		14–52	55				
Orillia, Ont.,		35		269			
Orillia, Ont., édifice public		14–52	55				
Osborne, N.-E		23		57			
Oshawa, Ont		35					
Oshawa, Ont., bureau de poste		14–52	56				
Ossekeag, N.-E., bureau de poste		8–46					

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
O							
Ottawa, Ont. galerie des arts		12	76				
“ édifices et terrains		12–50					
“ ferme expérimentale		12	70				
“ port				270			
“ résidence du gouverneur		12	66				
“ édifices publics		12–50	56				
“ bureau de poste		12–50					
“ rivière		35		539			
“ ponts		41		547			
“ ponts et chaussées		14–50		547			
“ glissoirs et estacades		41		540			3–11
“ rues, réparations		12					
Owen Sound, Ont		35		270			
Owen Sound, Ont., édifice public		14–52					
Owls Head, N.-E		23		58			
Oxford Junction, N.-E		7					
P							
Palmerston, Ont., bureau de poste		14	77				
Panmure, île, I.-P.-E		25		100			
Papineauville, P.Q		30		195			
Paris, Ont., édifice public		14–52					
Parkers Cove, N.-E		23		58			
Parkhill, Ont., édifice public		14–52	78				
Parrsboro, N.-E., édifice public		7–45	8				
” dragage		23		59			
Parry-Sound, Ont., bureau de poste		14					
“ quai		35		271			
Partridge Island, N.-B		27		145			
“ “ télégraphes		41					
Paspébiac, P.Q		30		196			
Peggy's Cove, N.-E		23		59			
Pelée, île, Ont., lignes télégraphiques		42			99		
Pelée, île, Ont., quais		35		272			
Pembroke, Ont., édifice public		14–52	78				
“ N.-E		23		60			
” Ont		25		272			
Pender Harbour, C.-B		39					
Penticton, C.-B., bureau de poste		19–58	110				
Percé, P.Q		30		196			
Percepteur du revenu						1	
Pereaux, N.-B		23		60			
Péribonka, P.Q		30		196			
Péribonka, P.Q., édifice d'immigration		10–48					
Perth, N.-B		46					
“ Ont., bureau de poste		14					
Peterborough, Ont., édifices publics		14–52	79				
Peterborough, Ont., quais		35		273			
Petewawa, Ont., glissoirs		41		541			
Petite Décharge, P.Q		30					
Petit de Grat, N.-E		23		60			
Petite Lamèque, N.-B		26					
Petite Rivière, Est., P.Q		30					
Petit Rocher, N.-B		26		128			
Petit Saguenay, P.Q		31		196			
Petite Tourelle, P.Q		31					
Petit Lac des Esclaves, Alta							
Petrolea, Ont., édifice public		14–52	79				
Piché, Pointe, P.Q		31		197			
Picket Pier, N.-E		23		62			
Picnic Island, Ont		35		273			
Picton, Ont.,		35					
“ édifice public		14–52					
Pictou, île, N.-E		23		62			
“ N.-E., édifice public		7–45	8				
Pierreville, P.Q., édifice public		10–48					
“ quai		31		197			
Pierreville Mills, P.Q		31		197			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
P							
Pigeon Lake,, Alta		37		539			
Pike Creek, Ont		35		274			
Pincher Creek, Alta., bureau forestier		57					
Pinette, I.-P.-E.		25					
Pipers Cove, N.-E.		23					
Pitt Lake, C.-B		39		353			
Pitt. River, C.-B		39		353			
Plaster, N.-E		23					
Pleasant Bay, N.-E		23		62			
Plessisville, P.Q., bureau de poste		10–49					
Pointe-à-Brousseau, P.Q		31		198			
Pointe-à-Côté, P.Q				198			
Pointe-à-Elie, P.Q		31		198			
Pointe-à-la-Loupe, P.Q		31					
Pointe-au-Père, P.Q		29–17		172			
" télégraphes		42					
Pointe-au-Saumon, P.Q		31					
Pointe-aux-Esquimaux, P.Q		31		199			
Pointe-aux-Orignaux, P.Q				205			
Pointe-aux-Trembles, P.Q		31		199			
Pointe Claire, P.Q		31					
Pointe Edouard, Ont		35		275			
Pointe Jaune, P.Q		31					
Pointe Madeleine, P.Q		31		546			
Pointe Piché, P.Q		31					
Poltimore, P.Q		31		199			
Pond Creek, pont		41					
Ponts et chaussées				547			
Poplar Park, Man		36					
Porcupine, Ont		35		276			
Portage du Fort, pont		41		551–2			
Portage-la-Prairie, Man., édifice public		16–54	92				
Portage River, N.-B		26		128			
Port Alberni, C.-B., douane		19–58	110				
Port Arthur, Ont	6	35		276			
" " édifices publics		14–52	79				
Port au Pique, N.-E		23		63			
Pont aux Saumons, P.Q				199			
Port Beckerton, N.-E		23		63			
Port Bevis, N.-E		21					
Port Bruce, Ont		35		279			
Port Burwell, Ont		35		280			
Port Clemans, C.-B				354			
Port Clyde, N.-E		23		64			
Port Colborne, Ont., brise-lames		25		281			
" " édifice public		14–52	78				
Port Credit, Ont		35					
Port Elgin, Ont		35		282			
Porters Lake, N.-E		23		64			
Port Hastings, N.-E		23					
Port Hawkesbury, N.-E		23		64			
Port Hill, I.-P.-E				100			
Port Hood, N.-E		23		65			
Port Hope, Ont., havre		35		282			
" " édifice public		14–52	79				
Port Howe, N.-E		23					
Port Joli, N.-E		23					
Portland, Ont		35					
Port McNicol, Ont		35					
Port Maitland, N.-E		23		65			
Port Moody, C.-B		39		354			
Port Morien, N.-E		21		18			
Port Mulgrace, N.-E		23					
Port neuf, P.Q		31		200			
Port Perry, Ont., bureau de poste		14–52	80				
" " " quai		35		283			
Port Philip, N.-E		23		66			
Port Rowan, Ont		35		283			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
P							
Port Stanley, Ont., bureau de poste		14					
" quais		35		283			
Port Sydney, Ont		35		285			
Port Wade, N.-E		23		67			
Portuguese Cove, N.-E		23		66			
Poupore, P.Q		31		200			
Pouvoirs hydrauliques						19	
Powell River, C.-B. bureau de poste		19					
" " améliorations		39		354			
Pownal, I.-P.-E		25		100			
Prescott, Ont., édifice public		14–52					
Preston, Ont., bureau de poste		14–52	80				
Prince-Albert, Sask., édifices publics		17–55	97				
" " quai		37		330			
Prince-Edouard, Ile du, dragage				89			
" " havres		25		89			
" " édifices publics		8–46	10				
" " télégraphes	10	14			12		
Prince-Rupert, C.-B., édifices publics		19–58	111				
" " quai				355			
Principaux officiers du ministère							65
Papeterie et impressions		20			—		
Pritchard, C.-B		39		355			
Proctor, C.-B		38		356			
Propriétés achetées et vendues							29
Providence Bay, Ont		35		286			
Provinces maritimes, lignes télégraphiques					11		
Puce, Ont		35		286			
Pugwash, N.-E		23		67			
Pumpkin Point, Ont		35		286			
Q.							
Quaco, N.-B		26		128			
Qu'Appelle, lignes télégraphiques		42			103		
" rivière, Sask				330			
Québec, dragage		28		154			
" ponts				547			
" havres		28		154			
" édifices publics		9–47	21				
" télégraphes		42			13–97		
Québec, ville de, havre		31		200			
" " édifices publics		10–49	30				
Queen Charlotte City, C.-B				356			
Queen's Bay, C.-B		38		356			
Queenston, C.-B		39		354–6			
Quesnel, C.-B		39					
Quinze, barrage des		42					
Quisibus, rivière, N.-B		27		134			
Quoddy, N.-E		24					
Quyon, P.Q		31		201			
R.							
Rainy-Cove, N.-E		23		68			
Rainy River, Ont		35		287			
Rapid Manigance, P. Q				226			
Rapport du sous-ministre	1						
Rays Creek, N.-E		23		68			
Récapitulation		44					
Red Deer, Alta., édifice public		18–57					
Red Island, N.-E		21					
Red Rapids, N.-B		27		134			
Red River, Man		37		315			
Refuge-Bay, C.-B		39					
Regina, Sask., édifice public		17–55	98				
Renfrew, Ont., édifice public		14–52					
Repentigny, P. Q		31					
Restigouche, rivière, N.-B				129			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page,
R							
Restigouche, rivière, P. Q				201			
Revelstoke, C.-B., bureau de poste		19–58	112				
" " quai		37–38		356			
Revenu	4					10	
Rexton, N.-B		26		130			
Richards Landing, Ont		35		288			
Richibouctou, N.-B		27		130			
" Beaches, N.-B		27		130			
" Cap, N.-B		27		131			
" édifice public		8–46	17				
Richmond, P.Q., édifices publics		11–49	31				
Rideau Hall, Ottawa		12					
Ridgetown, Ont., bureau de poste		52					
Rigaud, P.Q., édifice public		11–49					
" " quai		31		201			
Riley Brook, N.-B		27		134			
Rimouski, P.Q		31		202			
" édifice public		11–49					
Rive-Nord du St-Laurent, lignes télégraphiques		42			14–97		
Riverside, C.-B				356			
Rivière aux Mulets, ..P.Q		31					
Rivière aux Renards, P.Q		31		203			
Rivière Batiscan, P.Q		31					
Rivière Blanche, P.Q		31		203			
Rivière Châteauguay, P.Q		31					
Rivière Caribou, P.Q		31					
Rivière Claude, P.Q		31					
Rivière des Prairies, P.Q		31					
Rivière des Vases, P.Q		31		203			
Rivière-du-Lièvre, P.Q.,		31		204			
" " écluse		31		537			
Rivière du Loup, (en bas) P.Q		31		204			
Rivière du Moulin, P.Q		31		205			
Rivière du Sud, P.Q		31		205			
Rivière Gatineau, P.Q		31					
Rivière Hébert, N.-E		23		68			
Rivière la Loutre, P.Q		31					
Rivière la Pipe, P.Q		31		205			
Rivière Mills, N.-B		27		131			
Rivière Ouelle		31		205			
Rivière Péribonka, P.Q		31					
Rivière Quinchien, P.Q				206			
Rivière Richelieu, P.Q		31					
Rivière Saguenay, P.Q		31					
" .. glissoirs		41				7	
Rivière St-Charles, P.Q				207			
Rivière Ste-Croix, P.Q		27					
Rivière St-Jean, N.-B		27		131			
Rivière St-François, P.Q				135			
Rivière St-Louis, P.Q				208			
" ,, N.-B		27		146			
Rivière St-Maurice, P.Q., glissoirs		41				5–15	
" " améliorations		31					
Rivière Thames, Ont		35		288			
Rivière Verte, P.Q		31		208			
Robbins Landing, Ont		35					
Roberts Creek, C.-B		39		357			
Roberval, P.Q		32		209			
" édifices publics		17–49	31				
Roblin, Man., division forestière		34					
Rock Island, P.Q., bureau de poste		11–49	31				
Rockland, N.-E		22		26			
" Ont		35		290			
Rocky Brook, N.-B		27		134			
Rocky Mountain Park, Alta		18–57					
Rocky Point, C.-B				357			
Rocky Point, I.-P.-E		25		101			
Rondeau, Ont		35		290			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
R							
Rosseau, Ont		35		291			
Rossland, C.-B., édifice public		19–58	113				
Rosthern, Sask., ferme expérimentale		17–55	99				
" " bureau de poste		17					
Round Hill, N.-E		23		59			
Round Island, N.-E		23					
Roys Beach, C.-B		39		357			
Roy, C.-B		39		357			
Ruby Lake, Sask., division forestière		55					
Ruisseau à la Loutre, P.Q		32		209			
Ruisseau à Patate, P.Q		32					
Ruisseau à Sem, P.Q		32		210			
Ruisseau Leblanc, P.Q				180			
Ruisseau Jacques Hugues, P.Q				210			
Rustico, I.-P.-E		25		101			
St.							
Ste-Adélaïde de Pabos, P.Q		32		210			
Ste-Agathe des Monts, P.Q., bureau de poste		11	33				
St-Alexis, P.Q		32		210			
St-Alphonse, P.Q		32					
St-André, P.Q		32		211			
St-Andrew's, N.-B		27		135			
St-Andrew's, P.Q		32					
St-Andrews Rapids, Man		37		315			
Ste-Angèle de Laval, P.Q				170			
Ste-Anicet, P.Q		32		211			
Ste-Anne de Beaupré, P.Q		32		212			
Ste-Anne de Bellevue, P.Q., bureau de poste		11–50					
" " quai		32		212			
Ste-Anne de Chicoutimi, P.Q				213			
Ste-Anne de la Pérade, P.Q		32		213			
Ste-Anne de la Pocatière, P.Q		11–50					
Ste-Anne des Monts, P.Q		32		213			
Ste-Anne du Saguenay, P.Q		32					
Ste-Ann's, N.-E		23					
St-Antoine, P.Q		32		214			
" Station, P.Q		32					
St-Boniface, Man., édifice public		16–54					
Ste-Catherine, Ont., bureau de poste		14–52	80				
Ste-Cécile du Bic, P.Q		32					
St-Charles Borromée, P.Q		32					
St-Charles de Caplan, P.Q		32		215			
St-Charles, rivière, N.-B		27		135			
Ste-Clothide, P.Q		32		174			
Soeur-Coeur de Marie, P.Q				191			
Ste-Croix, P.Q		32					
Ste-Croix, N.-B				136			
Ste-Cunégonde, P.Q., bureau de poste		11					
St-Denis, P.Q		32		215			
St-Eloi, P.Q		32		215			
Ste-Emilie, P.Q		32		215			
St-Eustache, P.Q., bureau de poste		11–50					
Ste-Famille, P.Q		32		216			
St-Félix de Valois, P.Q., bureau de poste		50					
St-Fidèle, P.Q		32		216			
Ste-Flavie, P.Q., Station							
St-François, rivière, N.-B		27		135			
St-François du Lac., P.Q		32		216			
St-François, Sud, P.Q		32		217			
St-François, Nord, P.Q		32		217			
St-Fulgence, P.Q		32		218			
St-Gabriel de Brandon, P.Q., bur. de poste		11–50	34				
St-Gédéon, P.Q		32		218			
St-Gédéon, les îles, P.Q				218			
Ste-Geneviève, P.Q		32		218			
Ste-Geniève de Batiscan, P.Q				218			
St-George-Est, P.Q., bureau de poste		11–50					

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
St.							
St-Georges de Malbaie, P.Q		32		219			
St-George, N.-B		27		137			
" " édifice public		8					
St-Germain de Kamouraska, P.Q		32					
St-Godefroye, P.Q		32		219			
St-Grégoire de Montmorency, P.Q		32		219			
St-Henri, P.Q., bureau de poste		11					
St-Hilaire, P.Q		32		219			
St-Hyacinthe, P.Q., édifice public		11–50	34				
St-Ignace de Loyala, P.Q		32–42		219			
St-Irénée, P.Q		32		220			
St-Jacques de l'Achigan, P.Q		11					
St-James, Man., manège militaire		16					
St-Jean des Chaillons, P.Q		32		221			
St-Jean des Piles, P.Q		32					
St-Jean d'Orléans, P.Q		32		221			
St-Jean de Matha, P.Q., bureau de poste,		50					
St-Jean Port Joli, P.Q		32		222			
St-Jérome, P.Q., édifice public		11–50	34				
" " quai		32		222			
St-Jean, N.-B., édifices publics		8–46	17				
" " havre		27		137			
" " rivière				131			
St-Jean-Ouest, N.-B			20				
St-John Creek, Ont		35		291			
St-Jean, P.Q., édifices publics		11–50	34				
St-Joseph, N.-E		23		69			
St-Joseph, Ont		36		291			
St-Joseph de Sorel, P.Q		32		223			
St-Justin, P.Q		32		223			
St-Lambert, P.Q		32		223			
St-Lambert, P.Q., bureau de poste		11–50	34				
St-Laurent, P.Q		32		224			
" bureau de poste		11–50	35				
St-Laurent, fleuve, Ont		35					
St-Léonard, P.Q., bâtisse des immigrés		47					
St-Louis, N.-B		27					
St-Louis, rivière, P.Q		32					
St-Majorique, P.Q		32		224			
St-Marc, P.Q		32		224			
St-Martin, N.-B		27					
St-Mary, Ont., édifice public		14–52	80				
St-Mathias, P.Q		32					
St-Mathieu, P.Q		32		225			
St-Maurice, rivière, P.Q				225			
St-Maurice, rivière, P.Q., glissoirs		41		545		5–15	
St-Michel, P.Q		37		226			
St-Nicolas, P.Q		33		227			
St-Ours, P.Q., bureau de poste		11					
" quai				228			
St-Régis, P.Q., douane		50					
St-Roch des Aulnaies, P.Q		33		228			
" de Mekinac, P.Q		33					
St-Romuald, P.Q., bureau de poste		11					
"		33		228			
Ste-Rose, P.Q., bureau de poste		50					
St-Siméon, P.Q		33		228			
St-Stephen, N.-B., édifice public		9–47	20				
Ste-Thérèse, P.Q., édifice public		11–50	35				
St-Thomas, Ont., édifice public		14–52	80				
St-Timothée, P..Q		33		228			
St-Valier, P.Q		33					
Ste-Victoire, P.Q		33		229			
St-Yvon, P.Q		33					
S							
Saanichton, C.-B. ferme expérimentale		19					
" quai		30		357			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
S							
Sackville, N.-B., bureau de poste		9–46					
" quai		27		147			
Safety- Cove, C.-B		39		358			
Saguenay, rivière, P.Q				229			
" glissoirs		41		547		7	
Salaires des commis des travaux		20–43					
" ingénieurs, etc		40					
Salmon-Arm, C.-B		38		358			
Salmon, River, N.-E		23		69–70			
" C.-B				358			
Sanford, N.-E		23		70			
Sand-Point., N.-B				140–4			
Sand-Point., Ont		36		291			
Sandspit-Point, C.-B		39		358			
Sandwich, Ont., édifice public		14–52					
Sandy Cove, N.-E		23		71			
Sarnia, Ont		36		292			
" édifice public		15–52	81				
Saskatoon, Sask., édifice public		17–55	99				
" pont				555			
Saskatchewan, province de			95	325			
Saskatchewan, rivière		37					
" dragage				462			
Saugeen, rivière, Ont		36		293			
Sault-au-Mouton, P.Q		33		229			
Sault-Ste-Marie, Ont., édifice public		15–52					
" "		36		293			
Savary Island, C.-B		39		358			
Saw Pit, N.-E		24		71			
Sayward, C.-B		39					
Scarf, quai, C.-B		39		358			
Scott, Sask., ferme expérimentale		17–55	101				
Seaforth, N.-E		24		71			
Seaforth, Ont., édifice public		15–52	81				
Seal-Cove, N.-B		27		147			
Seelys, N.-B		27					
Selkirk, Man., édifice public		16–54					
" dragage		37		320			
Selkirk Slough, Man		37		320			
Senneville, P. Q		33		230			
Severn, Ont		36		296			
Shad Bay, N.-E		24		72			
Shag-Harbour, N.-E		24					
Shanty Bay, Ont		36		297			
Shawinigan, P.Q., bureau de poste		11–49					
Shawinigan Falls, P. Q			32	545			
Shawville, P.Q., bureau de poste		11	32				
Shédiac, N.-B		27		147			
" édifice public		9–46					
Shediac, île, N.-B				148			
Sheet-Harbour, N.-E		24					
Sheet-Harbour, Passage, N.-E		24		72			
Shelburne, N.-E		24		72			
Shelburne, N.-E., édifice public		7–45					
Shelborne, Ont., édifice public		15–52	81				
Shellmouth, pont		41		554			
Sherbrooke, P.Q., édifice public		11–49					
Shippogan, goulet, N.-B		28		148			
Shippagan, havre, N.-B		27		148			
Short-Beach, N.-E		24		73			
Shuswap, lac, C.-B		29					
Sicamons, C.-B		38		359			
Sidney, C.-B., ferme expérimentale		19–58					
Sidney, C.-B., édifice public		19					
Siegas, rivière, N.-B		27		134			
Sight-Point, N.-E		24		73			
Silver-Center, Ont		36		297			
Simcoe, Ont., édifice public		15–52					
Skeena, rivière, C.-B		39					

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
S							
Skidegate, C.-B.				359			
Skinners-Cove, N.-E.		24		74			
Smiley's-Point, N.-E.		24		74			
Smith's-Falls, Ont., édifice public		15–52	81				
Smith's-Cove, N.-E.		24		75			
Snake Island, Man.		37		322			
Sointula, C.-B.				346			
Sooke-Harbour, C.-B.				346			
Sooke-Harbour, C.-B.		39		359			
Sorel, P.Q., édifices publics		11–50	32				
Sorel, quai		33					
Sorrento, C.-B.		39					
Soualnges, canal, P.Q.		33					
Souris, I.-P.-E., havre		25		102			
Souris, I.-P.-E., édifice public		8–46	12				
Souris, Man., bureau de poste		16–54	92				
Sous-ministre, rapport du	1						
Southampton, Ont., bureau de poste		15					
Southampton, Ont., brise-lames		36		297			
South-Bay, Ont.		36		298			
South-Baymouth, Ont.		36					
South-Bay-Ingonish, N.-E.		24		76			
South-Cove, N.-E.		24		75			
South-Fort-George, C.-B.		39					
South-Gabriola, île, C.-B.		39		359			
South-Ingonish, N.-E.		24					
South-Lake, N.-E.		24		76			
South-Lancaster, Ont.		36		298			
South-Market, quai, St-Jean, N.-B.		27					
South-Porcupine, Ont.				299			
South-Thompson, rivière, C.-B.				336–53			
Spanish-Ship-Bay, N.-E.		24		77			
Spiller-River, C.-B.		39		360			
Spindler's-Cove, N.-E.		24					
Springhill, N.-E., édifice public		7–45	9				
Spry-Bay, N.-E.		24		77			
Squamish, C.-B., quai		39					
Squamish, C.-B., bureau de poste		19					
Stanley-Bridge, I.-P.E.		25		11			
Standstead-Plain, P.Q.							
Standstead-Plain, P.Q., bureau de poste		11					
Starkeys, N.-B.		28		149			
Steamboat Bay, C.-B.		38		360			
Steelton, Ont., bureau de poste		15	82				
Stellarton, N.-E., bureau de poste		7					
Sterling-Brook, N.-E.		24					
Stevens-Pier, I.-P.-E.		25		103			
Steveston, C.-B.		38		360			
Stewart, C.-B.		39		361			
Stewiacke, N.-E., bureau de poste		7					
Stikine, rivière, C.-B.		39		361			
Stonehaven, N.-B.		28		149			
Stonewall, Man., bureau de poste		16–54	92				
Stoney-Island, N.-E.			24				
Stratford, Ont., édifice public		15–52	83				
Stratford-Centre, P.Q.		33					
Strathcona, Alta., édifice public		18–57	105				
Strthroy, On ., édifice public		15–52	83				
Stuart, rivière, C.B.		38					
Sturgeon-Bay, P.Q.		33		230			
Sturgeon-Falls, Ont.		36		929			
Sturgean-River, Ont., ponts				553			
Sturgeon-River, Alta.		37		332			
Sturgeon-River, Ont., chenal				300			
Sudbury, Ont., bureau de poste		15	83				
Sugar-Island, Man.		37					
Summerland, C.-B.		39					
Summerside, I.-P.-E., édifices publics		8–46	12				
Summertown, Ont.		36		300			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
T							
Summerville, N.-E.		24		78			
Surf-Inlet, C.-B.		39		361			
Surettes-Island, N.-E.		24		78			
Sussex, N.-B., édifice public		9–46	20				
Swan-River, Man., édifice public		54					
Swims'-Point, N.-E., eédifice puWlic		24		78			
Swift-Current, Sask., édifice public		17–55	101				
Sydney, N.-E., édifice publics		8–45	9				
Sydney, N.-E., havre		24		79			
Sydney-Mines, N.-E., édifice public		8–45					
Syringa-Creek, C.-B.		39		361			
T							
Tabusintac, N.-B.		28		150			
Taché, rivière, C.-B.		38		363			
Tadoussac, P.Q.		28–33		231			
Tamboline-Slough, C.-B.		38		361			
Tancook, île, N.-E.		24					
Tangiers, N.-E.		24		79			
Téléphones					18		
Telegraph & Nigger Island, Ont.		36					
Télégraphiques, lignes, en général	10				1		
Télégraphiques, lignes, rapports		41			1		
Télégraphiques, lignes, revenu des					17		
Télégraphiques, lignes, personnel					5–19		
Terence-Bay, N.-E.		24		80			
Terrains loués							41
Terrebonne, P.Q., édifice public		11–50	35				
Terre-Neuve, lignes télégraphiques					11		
The Forks, Man.				316			
The Range, N.-B.		28		150			
Thessalon, Ont.		53		300			
Thetford-Mines, P.Q., édifice public		11–50					
The Thrum, N.-E.		24					
Thomas-Creek, N.-B.		28		151			
Thompson, rivière, C.-B.		38–39		362			
Thorab, île, Ont.		36					
Thornbury, Ont.		36		300			
Thurso, P.Q.		33		231			
Tidnish, N.-E.		24					
Tignish, I.-P.-E., édifice public		8–46	12				
Tignish, I.-P.-E.		25		103			
Tilbury, Ont., bureau de poste		15–52	83				
Tildonburg, Ont., bureau ce poste		15–52	84				
Timiskaming, lignes télégraphiques		42					
Timiskaming, barrages		42					
Tobermory, Ont.		36		301			
Tobique, Narrows, N.-B.				135			
Tobique, rivière, N.-B.		27		134			
Tobique-Rock., N.-B.				135			
Tod-Inlet, C.-B.				362			
Tofino, C.-B.		394		362			
Toronto, Ont., édifices publics		15–52	84				
Toronto, Ont., havre		36		301			
Tracadie, N.-B.		28					
Tracadie, N.-B., lazaret		9–47	21				
Tracadie, N.-E.		24					
Tracadie, I.-P.-E.		25		103			
Transcona, Man., bureau de poste		54					
Trent et Newcastle, glissoirs		41				6–16	
Trent-Bridge, Ont.		36		305			
Trenton, Ont.		36		306			
Trenton, Ont., édifice public		15–53	88				
Trois-Pistoles, P.Q.	33		231				
Trois-Pistoles, P.Q., bureau de poste	50						
Trois-Rivières, P.Q., édifices publics		11–50	35				
Trois-Rivières, P.Q., havre		33					
Trout-Cove, N.-E.		24		80			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
S							
Trout-River, N.-B.		27		135			
Truro, N.-E., édifices publics		8–45	9				
Turner, île, N.-E.		24		80			
Tryian, S. S., vaisseau-câble		42			16–122		
U							
Ucluelet, C.-B.		39		362			
Union-Bay, C.-B.		39		363			
Union-Bay, C.-B., bureau de poste		19–58	113				
Unity, Sask, édifice des immigrés		55					
Upper-Derby, N.-B.		28		151			
Upper-Duncan-River, C.-B.		39		363			
Upper-Fraser, rivière, C.-B.				363			
Upper-Ottawa, barrages d'emmagasin.		42					
Upper-Prospect, N.-E.		24		81			
Upper-Salmon-River, N.-B.				151			
Uxbridge, Ont., bureau de poste		15–53	88				
V							
Vail's-Point, Ont.		36		306			
Valvartier, P.Q., bureau de poste		11					
Valleyfield, P.Q.		33					
Valleyfield, P.Q., édifice public		11–50					
Vananda, C.-B.		39		363			
Vancouver, C.-B., édifice publics		19–58	113				
Vancouver, C.-B., havre	6	39		363			
Vancouver, C.-B., lignes télégraphiques		42			108		
Varennes, P.Q.		33		232			
Vargas, île, P.Q.		40		366			
Vaudreuil, P.Q.		33					
Vegreville, Alta., bâtisse des immigrés		58					
Verchères, P.Q.		33					
Verdun, P.Q.		33		233			
Verdun, P.Q., bureau de poste		11					
Vermillon, Alta., bâtisse des immigrés		18–58					
Vernon, C.-B., édifice public		20–59	117				
Vernon, rivière, I.-P.-E.		25					
Vevey, C.-B.		38		366			
Victoria, I.-P.-E.		25		104			
Victoria-Beach, N.-E.		23		67			
Victoria-Bridge, N.E.		24		81			
Victoria-Beach-Bay, Man.		37		322			
Victoria, C.-B., édifices publics		20–59	117				
Victoria, C.-B., havre	6	40		366			
Victoria, Ont., havre		36		307			
Victoriaville, P.Q., édifice public		11–50					
Viking, Alta., bâtisse des immigrés		58					
Ville-Marie, P.Q.		33		234			
Virden, Man., bureau de poste		16–54	92				
Voglers-Cove, N.-E.		24		82			
W							
Wadena, Sask., édifices		55					
Wainwright, Sask., bât. des immigrés		18–58					
Walkerton, Ont., édifice public		15					
Walkerville, Ont., édifice public		15–53	88				
Wallaceburg, Ont., bureau de poste		15					
Walton, N.-E.		24		82			
Warren's-Landing, Man.		37		322			
Waterloo, Ont., édifice public		15–53	89				
Waterville, P.Q., bureau de poste		11					
Watford, Ont., bureau de poste		15					
Webster, N.-B.		28		152			
Welsh's-Cove, N.-B.		28		152			
Welchpool, N.-B.		28		152			
Welland, Ont., édifice public		16–53	89				

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie, Page.
W							
Wellington, Ont.		36		307			
Wendover, Ont.		36					
West-Arichat, N.-E.		24		5			
West-Chezzetcook, N.-E.		24		16			
West-Dover, N.-E.		24					
Western-Head, N.-E.		24		83			
Western-Shore, N.-E.		24					
Westfield, N.-B.		28					
West-Head, N.-E.		24		83			
West-Lorne, Ont., bureau de poste		15					
West-Port-Joli, N.-E.				83			
West-Quaco, N.-B.		28		129			
West-River, I.-P.-E.		25		104			
Westville, N.-E., édifices publics		8–45	9				
Westwood-Harbour, N.-E.		24		84			
Wetaskiwin, Alta., édifice public		18–58	105				
Weyburn, Sask., bureau de poste		17–56	101				
Weymouth, N.-E.		24					
Weymouth, N.-E., bureau de poste		45					
Whalen's-Shoals, Ont.				307			
Whaletown, C.-B.		40		368			
Wheatley, Ont.		36		308			
Whitby, Ont., havre		36	89	308			
Whitby, Ont., édifice public		15–53					
Whitehead, N.-E.		24		84			
White-Point, N.-E.		24		84			
White-Rock, C.-B., bureau d'immigrant		59					
White-Rock, C.-B., quai		40		368			
White's-Bluff, N.-B.				152			
White's-Cove, N.-B.		28		153			
Whitewater, N.-E.		24		85			
Whomock, C.-B.		38					
Whycocomagh, N.-E.		24		85			
Wiarton, Ont., bureau de poste		15					
Wiarton, Ont.		36		308			
Wilkie, Sask., édifice public		17–55	101				
Williams-Heads, C.-B., stat. de quar.		20–40	120	369			
Williams-Head, C.-B., lignes télégraphiques		42					
Willow-Cove, N.-E.		24		86			
Willow-Point, C.-B.		40		369			
Wilson's-Beach, N.-B.		28		153			
Windsor, Ont., édifices publics		15–53	89				
Windsor, Ont., quai		36		309			
Windsor, N.-E., édifice public		8–46	9				
Windsor, N.-E., havre		24		86			
Wingham, Ont., édifice public		15–53	90				
Winnipeg, Man., ponts				555			
Winnipeg, Man., édifices publics		16–54	93				
Winnipeg, Man., havre		37		322			
Winnipeg-Beach, Man.				324			
Winnepegosis, Man.		37		324			
Winnipeg, rivière,		26		309–325			
Wolfsons-Bay, C.-B.		40					
Wolfville, N.-E., édifice public		8–46	10				
Wolfville, N.-E., quai		24					
Woodbury-Cove, N.-B.		28		153			
Wood Islands, I.-P.-E.		25		105			
Wood-Mountain, lignes télégraphiques		42					
Woodstock, N.-B., édifice public		9–47	21				
Woodstock, Ont.		15–53	90				
Woodwards-Cove, N.-B.		28		153			
Y							
Yamachiche, P.Q.		33					
Yamaska, rivière, P.Q., écluse et barrage		33		538			
Yarmouth, N.-E.		24		88			
Yarmouth, N.-E., édifice public		8–46	10				
Yellow-Point, C.-B.		40		369			

Localités, etc.	1ère Partie, Page.	2ème Partie, Page.	3ème Partie, Page.	4ème Partie, Page.	5ème Partie, Page.	6ème Partie, Page.	7ème Partie. Page.
Y							
Yorkton, Sask., édifices publics		17-56	101				
York-Bridge, Ont		41					
Young's-Cove, N.-B		28		154			
Young's-Cove, N.-E		24		88			
Yukon, édifices publics		20					
Yukon, rivière, C.-B		20					
Yukon, rivière, C.-B		40					
Yukon, lignes télégraphiques					15-108		

PARTIE I

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS

1915

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINE LE 31 MARS 1915.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 octobre 1915.

A l'honorable ROBERT ROGERS,
Ministre des Travaux publics du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1915.

DEPENSES.

Les dépenses totales du ministère, au cours de l'année 1914-15, ont été de $29,283,316.82 et se répartissent comme suit:—

Ports et rivières	$10,529,346 30
Dragage, outillage, etc	5,120,610 56
Glissoirs et estacades	333,618 70
Ponts et chaussées	76,164 79
Edifices publics	11,648,644 83
Lignes télégraphiques	1,003,590 13
Divers	571,341 51
	$29,283,316 82

Ce montant excède les dépenses totales du dernier exercice financier de $1,291,-979.88. Les déboursés pour le dragage et les édifices publics ont été d'environ deux millions de moins, tandis que les déboursés pour les travaux des ports et des rivières ont été d'environ trois millions de plus. Cette augmentation s'explique par les grands travaux d'amélioration de nos ports nationaux, qui sont faits à l'entreprise, et qui ont été continués cette année. Plusieurs de ces entreprises comprennent un programme de plusieurs années et, en conséquence, les dépenses de ce chef vont continuer à être considérables pour quelque temps encore.

Les dépenses du ministère devraient cependant diminuer d'une manière sensible, au cours de l'année prochaine. En septembre 1914, peu de temps après la déclaration de la guerre, on décida de réduire au minimum les dépenses pour les travaux publics,

afin de conserver les ressources du pays pour satisfaire aux demandes exceptionnelles et sans précédent de la guerre. Le ministère s'est borné, règle générale, à continuer les travaux déjà donnés à l'entreprise ou déjà en construction; pendant les sept derniers mois de l'année surtout, on a rigidement adhéré à cette ligne de conduite. La même politique sera continuée au cours du prochain exercice financier et l'on n'adjugera de nouveaux contrats que pour les travaux de la plus grande et de la plus impérative urgence. Les sommes considérables qui seront ainsi économisées deviendront disponibles pour les besoins militaires.

Au cours des dix dernières années, le Canada a passé par une ère de développement prodigieux en fait de construction de chemins de fer, de canaux et d'édifices publics, d'amélioration des voies d'eau et de création de grands havres modernes aux endroits les plus importants. Pendant cette période de prospérité le ministère des Travaux publics a suivi le mouvement et des travaux gigantesques ont été entrepris, qu'on est maintenant à parachever. Dans le rapport de l'année 1910-11, on avait inclus un état des dépenses annuelles du ministère pendant les vingt années antérieures au 31 mars 1910; il est intéressant de suivre la progression des travaux du ministère depuis cette époque. Pendant les cinq années suivantes, comprenant l'année en revue dans ce rapport, les dépenses ont été les suivantes:—

1910-11	$11,807,035 42
1911-12	13,928,666 87
1912-13	18,844,223 90
1913-14	27,991,336 94
1914-15	29,283,316 82

REVENU.

Les recettes de l'année, se montant à $486,435.91, proviennent des sources suivantes:—

Glissoirs et estacades	$ 80,598 12
Bassins de radoub	35,304 56
Loyers	111,098 44
Télégraphes	225,512 29
Recettes casuelles	33,922 53
	$486,435 94

Les recettes totales sont de $56,021.17 inférieures à celles de l'année dernière. Cette diminution a eu lieu surtout dans les revenus des bassins de radoub et des télégraphes. Dans le premier cas, il y a plutôt lieu à réjouissance qu'à regret, parce que la diminution des recettes des bassins de radoub va de pair avec la diminution du nombre d'accidents survenus aux bateaux dans les eaux canadiennes. Un examen de la liste des réparations faites aux bateaux, pendant l'année 1914-15, confirme cet avancé; pour la plupart elles n'ont pas coûté plus de $500, et ont consisté en peinturage, nettoyage, changement d'hélices, etc. La diminution de $27,000 qu'a subie le revenu des lignes télégraphiques, est certainement attribuable à l'économie pratiquée par le public dans la transaction des affaires, depuis le commencement de la guerre; on a constaté la même chose dans tous les services publics.

TRAVAUX DES PORTS ET RIVIÈRES.

Les dépenses de ce chef se sont élevées à $10,529,346.30, une augmentation d'environ trois millions de dollars, ou, pour être plus exact, de $2,833,210.93. De ce montant $1,231,032.56 ont été dépensés pour réparer et entretenir les ouvrages déjà existants.

Au cours de l'année, on a terminé la construction des travaux suivants, énumérés pour chaque province:—

Nouvelle-Ecosse.—Des quais à Beaver-Harbour, Hantsport, Indian-Point, Lower-Burlington, Maitland-Ferry, Mira-Ferry, Salmon-River (comté du Cap-Breton), et Spry-Bay; on a acheté un quai à Windsor.

Des brise-lames à Blandford, Caldwell's-Cove, Comeau-Cove, Devil's-Island, East-Ferry, East-Green-Harbour, Long-Cove, Seaforth, Trout-Cove et Young's-Cove.

Ile-du-Prince-Edouard.—Des quais à McArthur's-Landing, McAuley, North-River-Bridge, Port-Hill et Tignish; à Alberton, on a acheté un quai du gouvernement local.

Nouveau-Brunswick.—Des quais à Cocagne, Hatfield-Point, Heustis-Landing, Little-Black-River, Ile Shédiac, Chamberlain-Road, Stonehaven, Tabusintac, White's-Bluff, et Woodbury's-Cove. Le gouvernement local a transféré au ministère le quai de Chocolate-Cove. Des brise-lames à Little-Dipper-Harbour, Martin's-Head, Portage-River, Welches-Cove, Woodwards-Cove et Seal-Cove.

Québec.—Des quais à Batiscan, Belœil, Cacouna-Est, Grosse-Ile (Gaspé), Honfleur, Lac Kénogami (deux), Nicolet, Notre-Dame de la Salette, Notre-Dame des Sept-Douleurs, Notre-Dame du Lac (nouveau), Quyon, Thurso; on a acheté un quai à Sainte-Anne de Beaupré. Un brise-lames à Roberval.

Ontario.—Des quais à Armitage-Landing, Burnt-Island, Caesarea, Craigie-Lea, Doe-Lake, Fitzroy-Harbour, Parry-Sound (nouveau), Port-Perry, Port-Sydney, Pumpkin-Point, Vails-Point, Victoria-Harbour; on a acheté un quai à Kagawong. Un nouveau brise-lames a été construit à Kincardine.

Manitoba.—Un quai a été construit à Ninette.

Colombie-Britannique.—Des quais à Ainsworth, Bindlays-Landing, Blind-Bay, Crawford (transféré au ministère par le gouvernement provincial), East-Robson, Farringtons, Frasers, Fulford-Harbour, Ganges-Harbour, Gleneden, Grace-Harbour, Granite-Bay, Halls-Landing, Harris-Road, Heriot-Bay, Jackson-Bay, Johnsons-Landing, Lund, Magars-Landing, Marshs-Landing, Nakusp, Needles, Nootka-Island, Upper-Pitt-Lake, Lower-River, Pritchard, Roberts-Creek, Roy, Saanichton, Safety-Cove, Scarf, Sonitella, Steamboat-Bay, Vargas-Island, Vevey, Whaletown et Yellow-Point. Des nouveaux quais ont été construits à Kaslo et Van-Anda.

Les petites entreprises, qui avaient été adjugées avant la déclaration de la guerre, ont été, pour la majeure partie, terminées avant la fin de l'exercice financier.

Les grandes entreprises dans les ports nationaux ont été continuées pendant l'année, mais plusieurs d'entre elles nécessiteront encore plusieurs années de travail. Le tableau suivant indique les montants dépensés aux différents endroits, jusqu'au 31 mars 1915, en regard du coût approximatif des diverses entreprises, ce qui permet de constater l'état d'avancement des travaux.

Entreprise.	Nom des entrepreneurs.	Estimation du coût probable de l'entreprise.	Montant dépensé jusqu'au 31 mars 1915.
		$ c.	$ c.
Saint-Jean, N.-B.; amélioration de la baie Courtenay, comprenant la construction d'un brise-lames et d'un quai ainsi que le dragage d'un chenal d'entrée et d'un bassin.	Norton Grifiths Company, Limited.	7,500,000 00	2,328,000 00
Lauzon, P. Q.; construction d'un bassin de radoub de première classe.	M. P. et J. T. Davis....	2,721,000 00	311,000 00
Rivière Saint-Charles, Québec, P. Q.; construction d'une écluse et d'un barrage.	Quinlan et Robertson....	1,873,000 00	216,000 00
Toronto, Ont.; améliorations du havre, consistant en la construction d'un brise-lames du nouveau chenal de l'ouest de la rivière Humber, un mur de revêtement à partir de l'entrée de l'est de Woodbine et le dragage d'un chenal et d'un bassin avec des quais dans la baie Ashbridges.	Canadian Stewart Company, Limited.	5.371,000 00	815,000 00
Vancouver, C.-B.; construction d'un quai.	M. M. Henry McFee & McDonald.	1,786,000 00	1,070,000 00
Victoria, C.-B.; construction d'un brise-lames à Ogden Point.	Sir John Jackson (Canada) Limited.	1,797,000 00	1,063,000 00
Victoria, C.-B.; construction de deux quais à l'intérieur du brise-lames.	M. M. Grant, Smith & McDonnell.	2,244,000 00	380,000 00

D'après ces chiffres, on peut constater que selon toute probabilité, le nouveau quai de Vancouver, C.-B., et le brise-lames de Victoria, C.-B., seront terminés au cours du prochain exercice financier. En rapport avec le premier de ces ouvrages, il peut être intéressant de mentionner que la Commission des grains, du Canada, a construit son élévateur terminal de la côte du Pacifique, à l'extrémité intérieure du quai de Vancouver et un magnifique système de voies ferrées a été installé pour desservir l'élévateur et le quai.

Dans le rapport de l'année dernière, il a été fait mention de l'immense quantité de grain qui est expédiée de Port-Arthur et Fort-William, où le ministère a continué pendant plusieurs années des travaux d'amélioration du havre, sur une grande échelle. Un record a été établi l'année dernière, lorsque les expéditions de ces ports se sont élevées à 205,000,000 de minots. Cette année il y a eu une diminution formidable, car le montant total des expéditions de grain en 1914 n'a été que de 128,379,363 minots. Cette diminution peut être attribuée, à coup sûr, à la différence qu'il y a eu entre les récoltes de ces deux années. Les statistiques des grains, de 1915, pages 369-370, évaluent la récolte totale des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan à 500,685,500 minots pour l'année 1913 et à 318,941,900 minots pour 1914, soit une diminution de 181,743,600 minots. D'un autre côté, les expéditions de grain du port de Montréal, qui avaient été, en 1913, de 46,372,283 minots, comprenant 6,742,268 minots de grain américain, sont montées à 74,521,532 minots, dont 36,861,917 minots de grain américain. Cette augmentation du grain américain passant par le port de Montréal, est due aux énormes commandes données par les pays européens pour livraison en juillet et août 1914. Les expéditions ont été si considérables que les

bateaux de ligne du nord de l'Atlantique, n'y purent suffire, et l'augmentation des taux qui résulta de cet état de choses, attira un grand nombre de bateaux particuliers à Montréal. Tandis que la récolte canadienne avait en quelque sorte manqué, la récolte américaine de 1914 avait été exceptionnellement abondante, fournissant un surplus pour l'exportation d'au delà de 300,000,000 de minots. L'exportation du blé de la Russie ne pouvant se faire à cause de la fermeture des Dardanelles, et la récolte australienne ayant manqué complètement, l'Europe dut compter presqu'exclusivement sur les Etats-Unis pour cette année. Le volume des exportations américaines se trouva considérablement augmenté et dut s'écouler en grande partie par les ports canadiens. Le tonnage total des bateaux qui sont partis de Montréal pour l'Europe, en 1914, a été à peu près le même qu'en 1913, avec cette différence que l'amirauté ayant réquisitionné environ cinquante pour cent des paquebots, ils furent remplacés par des bateaux particuliers ayant une capacité de cargaison beaucoup plus considérable. Les autres classes de fret ayant aussi beaucoup diminué, le port de Montréal fut ainsi capable d'expédier une bien plus grande quantité de grain. Pour les raisons données plus haut, ce fut du grain américain, venant principalement des ports de Chicago et Duluth, qui forma cette augmentation.

De même qu'à Port-Arthur et à Fort-William, on constate une diminution des expéditions de grain du port de Saint-Jean, N.-B., qui ont été faites pendant la saison d'hiver, du 1er novembre 1914 au 31 mars 1915; les raisons de la diminution ne sont cependant pas les mêmes. A Port-Arthur et à Fort-William, il y avait des vaisseaux en quantité et peu de grain à transporter, parce que la récolte avait été médiocre. A Saint-Jean, les éléveurs regorgeaient de grain. mais les exportations étaient limitées par la capacité des bateaux de ligne qui ont visité ce port pendant l'hiver, et dont un grand nombre, comme on l'a mentionné plus haut, avaient été réquisitionnés pour le service militaire et n'étaient pas disponibles pour les besoins ordinaires.

ÉDIFICES PUBLICS.

Les dépenses de cette division du ministère se sont élevées à $11,648,644.83, soit une diminution d'environ trois quarts de million sur les dépenses de l'année précédente. Cent un édifices publics ont été en construction pendant l'exercice financier, et les suivants ont été complétés:—

Nouvelle-Ecosse.—Une salle d'exercices militaires à Amherst.

Nouveau-Brunswick.—Un édifice public à Hampton.

Québec.—Des édifices publics à Louiseville, Saint-Gabriel de Brandon, Saint-Laurent et Sainte-Thérèse; les stations postales "F", "H" et "L", à Montréal; un hôpital de détention à Montréal, un arsenal à Lévis et un nouvel édifice d'immigration à Québec.

Ontario.—Des édifices publics à Acton, Aylmer, Bracebridge, Eganville, Collingwood, Grimsby, Lakefield, Midland, Shelburne et Steelton; des additions aux édifices publics d'Ingersoll et d'Oshawa; une salle d'exercices militaires à Port-Arthur et un dortoir à Kingston.

Manitoba.—Des édifices publics à Carman, Stonewall et Virden; une salle d'exercices militaires et un arsenal à Winnipeg.

Saskatchewan.—Un édifice public à Moosejaw, et une salle d'exercices militaires à Prince-Albert.

Colombie-Britannique.—Des édifices publics à Duncan, Greenwood et Port-Alberni; un hangar d'immigration à Prince-Rupert.

Les édifices suivants étaient encore en construction à la fin de l'exercice financier:—

Nouvelle-Ecosse.—Un nouvel édifice public à Dartmouth.

Nouveau-Brunswick.—Un édifice public à Millton, un nouvel édifice public à Frédéricton et un nouveau bureau de poste à Saint-Jean.

Québec.—Des édifices publics à East-Angus, Jonquières, Matane, Murray-Bay, Shawville, Sainte-Agathe et Trois-Rivières; une addition au bureau de poste de Québec; un édifice d'immigration à Québec; une salle d'exercices militaires à Coaticook et un nouvel entrepôt de vérification à Montréal.

Ontario.—Des édifices publics à Aurora, Burford, Eganville, Elmira, Hanover, Listowel, Milton, Milverston, Norwich, Newmarket, Palmerston, Preston, Sudbury, Walkerville; un nouvel édifice à Brantford; des salles d'exercices militaires à Barrie, Galt, Napanee et Pembroke; des entrepôts de vérification à Fort-William et Port-Arthur; un édifice des douanes à Ottawa et la station postale "G" à Toronto.

Alberta.—Un entrepôt de vérification à Calgary et une salle d'exercices militaires à Edmonton.

Colombie-Britannique.—Un hôpital de détention à Vancouver.

DRAGAGE.

Cette division du ministère a dépensé moins cette année que dans les deux années précédentes. Les dépenses totales ont été de $5,120,610.56. Ce montant se répartit comme suit: $208,686.40 pour l'amélioration et l'augmentation de l'outillage, $3,157,-994.55 pour du dragage à l'entreprise et $1,753,929.61 pour l'opération et les réparations de la flotte du ministère. Le coût du maintien de la flotte de remorqueurs et de dragues du ministère, a été pratiquement le même; la réduction des dépenses, d'au delà d'un million de dollars, a été réalisée sur le nouvel outillage et le dragage à l'entreprise. Les dépenses imputables au crédit, pour le nouvel outillage, ont été comparativement légères pour l'année 1914-15 et il n'y avait que peu de contrats non terminés, datant de l'année dernière. Depuis le commencement de la guerre, on a réduit le dragage à l'entreprise de plus de $700,000. Les entreprises pour lesquelles des contrats avaient été adjugés au commencement de l'année ont été continuées, mais, avec cette exception, on n'a entrepris que les travaux de la plus urgente nécessité pour la navigation.

Du dragage a été fait aux endroits suivants, où les dépenses ont été de $10,000 ou plus:—

Nouvelle-Ecosse.—Digby, East-River, Liverpool, Lockeport, Lunenburg et Margaree.

Ile du Prince-Edouard.—Belle-River, Charlottetown, Murray-Harbour et Rustico.

Nouveau-Brunswick.—Bathurst, Bouctouche, Campbelton, Chocolate-Cove, Grimross-Canal et Saint-Jean.

Québec.—Amherst, Longueuil, Rivière-du-Loup (en bas), Sainte-Anne de Bellevue, dans le Saguenay et à Verdun.

Ontario.—Fort-William, Goat-Island, Goderick, Hamilton, Kingston, Picnic-Island, Port-Arthur, Port-Burwell, Rainy-River, Sault-Sainte-Marie, Iles Telegraphe et Nigger, Trenton et Wellington.

Manitoba.—Selkirk et Winnipegosis.

Colombie-Britannique.—Rivière Colombie, rivière Fraser, Nanaïmo, lac Okanagan, rivière Pitt, rivière Powell, rivière Skeena, Vancouver, False-Creek et Victoria.

En passant en revue les améliorations qui ont été faites de temps en temps à l'outillage de dragage du ministère, il est intéressant de constater les résultats obtenus au moyen de la dérocheuse Lobnitz, achetée il y a deux ans pour les Provinces maritimes. Le ministère n'avait pas, dans l'est du Canada, l'outillage voulu pour le forage dans le roc, et il n'y avait que quelques entrepreneurs d'Ontario et de Québec, qui étaient outillés pour ce genre de travail. Depuis quelques années des instances nombreuses avaient été faites auprès du ministère pour l'enlèvement de battures de roc qui obstruaient l'entrée de plusieurs ports des Provinces maritimes. On offrit aux entrepreneurs l'occasion de faire ces travaux, mais on s'aperçut bientôt que leur outillage était tout à fait insuffisant, et se limitait à des dragues, dont la plupart étaient du type à godets. Pour obvier à cette difficulté le ministère acheta et mit en opération une dérocheuse *Lobnitz.* On l'a employée avec beaucoup de succès à Bouctouche, N.-B., Lunenburg, N.-E., et Halifax, N.-E. Du roc, dont l'enlèvement aurait coûté au moins $4 par verge cube, si l'on s'était servi des moyens ordinaires du forage et de la mine, a été enlevé d'une manière satisfaisante, au coût moyen de $1.50 par verge cube. Naturellement, la dérocheuse est plus efficace lorsqu'il s'agit de roc stratifié, tel que la pierre à sable, par lits horizontaux.

En 1913-14, le ministère a construit deux dragues d'un type amélioré, d'après des idées nouvelles suggérées par M. A. W. Robinson, I.C., de Montréal, P.Q. Ces dragues furent mises en commission en 1914: la drague M.T.P.-123, à Sainte-Anne de Bellevue, et la drague M.T.P.-13, à Bouctouche, N.-B. Au premier de ces endroits la drague n° 123 a été employée pour creuser un chenal de 250 pieds de largeur et pour améliorer les abords de l'entrée inférieure de l'écluse. Le fond était formé de pierre à sable de Potsdam, en lits d'environ 8 pouces d'épaisseur et était recouvert de vase. La drague a enlevé ces déblais pour $1.44 par verge cube, mesure *in situ.* Si ce dragage avait été donné à l'entreprise, on estime qu'il aurait coûté de $3.50 à $4 par verge cube. Le travail de cette drague est lent mais très satisfaisant. A Bouctouche, N.-B., la drague n° 13, a enlevé le roc brisé par la dérocheuse *Lobnitz.* Cet ouvrage a aussi été fait d'une manière très satisfaisante et, au cours de la saison de 1915, la drague a enlevé la dernière des battures de roc sans qu'on eût besoin d'utiliser les services de la dérocheuse.

Dans le rapport de 1912-13, on faisait mention d'une innovation introduite à bord des dragues du ministère: je veux parler de l'installation d'appareils permettant d'uti-

liser l'huile comme combustible. On calculait alors que ce nouveau système réduirait le coût du combustible d'environ $25,000 par année. Les résultats ont dépassé nos espérances. Ce changement n'a été fait que pour la flotte de la Colombie-Britannique et il s'est écoulé depuis, un laps de temps suffisant pour permettre de préparer un tableau indiquant l'économie faite sur le coût du combustible. Les chiffres suivants couvrent une période d'un an:

Nom du bateau.	Coût du charbon.	Coût de l'huile.	Montant économisé.
	$	$	$
Drague *Mastodon*	13,124	6,813	6,311
" *Fruhling*	22,763	13,861	8,902
" *King Edward*	19,211	10,725	8,486
" *Ajax*	10,506	6,903	3,603
Dérocheuse Lobnitz *N° 1*	5,988	4,223	1,765
Remorqueur *Point Grey*	7,585	4,197	3,388
" *Point Ellice*	7,510	4,194	3,316
" *Pétrel*	3,305	1,912	1,393
	89,992	52,828	37,164

L'on se trouve à réaliser une économie, non seulement sur le coût du combustible, mais sur une foule de choses incidentes: les vaisseaux sont mis sous pression beaucoup plus rapidement avec l'huile, le salaire des chauffeurs et le coût de la manutention du combustible sont grandement diminués et les bateaux s'usent beaucoup moins rapidement.

TÉLÉGRAPHES.

Le travail le plus important qu'ait entrepris cette division du ministère, pendant l'exercice financier, a été l'amélioration des moyens de communications télégraphiques et l'établissement de communications téléphoniques entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre. Le service télégraphique de l'île, est opéré, avec un subside du gouvernement fédéral, par la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine, aujourd'hui contrôlée par la compagnie de télégraphe Western-Union. Cette compagnie n'avait qu'un câble simple et chaque fois que ce câble se brisait les communications télégraphiques étaient interrompues. On a remédié à cet état de choses en posant, le 4 juillet 1914, un câble à quatre conducteurs, de 8.82 nœuds de longueur, entre le Cap Traverse et le Cap Tormentine. Deux des conducteurs servent pour le service téléphonique en rapport avec le service de traverse des wagons de chemins de fer de l'Ile du Prince-Edouard; les deux autres conducteurs servent au télégraphe.

Le 20 juin 1914, on a posé un câble à deux conducteurs, de 12·5 nœuds, entre l'île Wood, I.P.-E., et Pointe Caribou, N.-E., pour permettre à la compagnie de téléphone de l'Ile du Prince-Edouard de raccorder ses lignes avec celles de la *Maritime Telegraph and Telephone Company* et pour donner à la population de l'Ile du Prince-Edouard les moyens de communiquer par téléphone, de Summerside à North-Sydney, Cap-Breton, et avec d'autres endroits plus rapprochés comme Halifax, etc. Ce téléphone est d'un immense avantage aux gens de l'île, pour la vente de leurs produits

et la transaction générale des affaires. Le service téléphonique entre Halifax, N.-E., et Charlottetown, I.P.-E., à travers le détroit de Northumberland, a été officiellement inauguré par le Très Honorable premier ministre, sir Robert Borden, le 6 juillet 1914.

Au cours de l'année, 377,849 messages ont été transmis sur les lignes du gouvernement, qui ont maintenant 11,497 milles de longueur et sont desservies par 870 bureaux.

En terminant je dois remercier les membres du personnel du ministère pour l'assistance qu'ils m'ont donnée au cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. B. HUNTER,

Sous-ministre.

PARTIE II

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS

1915

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DU COMPTABLE,
OTTAWA, 13 octobre 1915.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des dépenses encourues par le ministère pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1915.

Comme dans les années précédentes, ce rapport se divise en trois états tabulaires, savoir:—

L'Etat A, indiquant les sommes déboursées pour chaque ouvrage, sous les différents titres suivants: (1) construction et améliorations, (2) réparations, (3) personnel et entretien des édifices publics. Comme cet état serait trop surchargé s'il donnait en détail le coût de l'entretien des édifices publics, ces dépenses ont été condensées dans un seul item pour chaque province, et les détails ont été réservés pour l'Etat B.

L'Etat B, donnant séparément pour chaque édifice, le coût des loyers, des salaires, du chauffage, de l'éclairage et de l'eau.

L'Etat C, démontrant les sommes avancées par le gouvernement pour la construction de certains travaux d'un caractère semi-public, en vertu d'actes spéciaux du parlement, et après examen par les officiers du ministère. Le ministère n'a pas fait de transactions de ce genre durant l'exercice de 1914-15, et cet état est inséré seulement pour garder la continuité du rapport d'année en année.

Le montant total des dépenses pour le présent exercice financier a été de $29,283,-316.82, soit une augmentation de $1,291,979.88.

Le travail fait par le personnel du bureau du comptable, en 1914-15, peut se résumer, brièvement comme suit:—

——	Nombre de chèques émis.	Montant.
Paiements directs par chèques du ministère—		$ c.
Emis par le bureau du comptable à Ottawa	82,302	7,432,349 29
Emis par les agents du ministère	44,003	2,580,859 13
Total des chèques	126,305	10,013,208 42
Paiements faits par chèques émis par le receveur général pour travaux sous contrats, etc., faits sur demande du comptable à l'Auditeur général	2,113	19,270,108 40
Total des dépenses	....	29,283,316 82

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. G. KINGSTON,
Comptable en chef et contrôleur.

ETATS DES DEPENSES

DURANT

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1915

ETAT A.—Indiquant les sommes déboursées par le ministère des Travaux publics du Canada, durant l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, manège militaire	68,248 60			68,248 60
" bureau de poste (nouveau)	10,904 60			10,904 60
" bureau de poste (vieux)		862 16		862 16
Annapolis, bureau de poste, etc		262 63		262 63
Antigonish, bureau de poste, etc		1,418 69		1,418 69
Arichat, bureau de poste, etc		693 19		693 19
Baddeck, bureau de poste, etc		260 07		260 07
Bridgewater, bureau de poste, etc		617 08		617 08
Canning, bureau de poste, etc	112 05			112 05
Canso, bureau de poste, etc		1,446 73		1,446 73
Chester, bureau de poste, etc	120 97			120 97
Dartmouth, édifice public (nouveau)	28,901 99			28,901 99
" bureau de poste (vieux)		106 40		106 40
Digby, bureau de poste, etc		869 15		869 15
Glace Bay, bureau de poste, etc		1,857 17		1,857 17
Guysborough, bureau de poste, etc		832 19		832 19
Halifax, bureau des archives		13 51		13 51
" bureau de l'assist. receveur général		4 00		4 00
" citadelle, nouveaux quartiers des hommes non mariés et établiss't de récréation	2,000 00			2,000 00
" entrepôt de vérification de la douane	8,800 00	35 57		8,835 57
" douanes et Revenu de l'Intérieur	7,551 43	2,203 11		9,754 54
" douane et Revenu de l'Intérieur, pouvoir des machines			210 54	210 54
" édifice de l'immigration		799 00		799 00
" Revenu de l'Intérieur (édif. McCurdy)	2,354 96			2,354 96
" Milice et Défense (édifice Dennis)	1,380 85	9 97		1,390 82
" station postale, à l'extrémité nord	8,441 55			8,441 55
" bureau de poste	5,940 04	3,025 33		8,965 37
" bureau de poste, pouvoir des machines			576 86	576 86
" station de quarantaine, nouveaux édifices et améliorations	1,550 00	2 10		1,552 10
" bureau de l'inspecteur des steamers (chantier)		104 84		104 84
Hantsport, bureau de poste, etc	121 12			121 12
Kentville, ferme expérimentale	4,870 55			4,870 55
" bureau de poste, etc		743 91		743 91
Liverpool, bureau de poste, etc		553 10		553 10
Lockport, douanes		327 31		327 31
Lunenburg, bureau de poste		153 56		153 56
Middleton, douanes		48 19		48 19
" bureau de poste, etc	8 82			8 82
Nappan, ferme expérimentale	5,985 59			5,985 59
New-Glasgow, bureau de poste, etc	1,262 67	349 46		1,612 13
North Sydney, station de la quarantaine		112 75		112 75
" édifice des immigrants		476 55		476 55
" bureau de poste, etc		1,159 58		1,159 58
Oxford Junction, (trucks des chemins de fer)	57 00			57 00
Parrsboro, bureau de poste, etc	1,055 11	469 68		1,524 79
" pouvoir pour les machines			20 00	20 00
Picton, douanes	300 00	304 08		604 08
" bureau de poste, etc	900 00	180 84		1,088 84
Shelburne, bureau de poste, etc	2,900 00	23 84		2,923 84
Springhill, bureau de poste, etc		3,573 61		3,573 61
Stellarton, bureau de poste, etc		45 22		45 22
Stewiacke, bureau de poste, etc	1,526 55			1,526 55

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et réparations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Fin.				
Sydney, inspecteur des pêcheries—quai Whitney		13 65		13 65
Sydney, mines, bureau de poste, etc		995 15		995 15
Truro, bureau de poste, etc		145 76		145 76
" nouvel édifice public		881 15		881 15
Westville, bureau de poste, etc	17,000 00			17,000 00
Windsor, édifice des immigrés		309 33		309 33
" bureau de poste, etc		26 50		26 50
Wolfville, bureau de poste, etc	2,363 63			2,363 63
Yarmouth, bureau de poste, etc	2,506 68	105 84		2,612 52
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices		385 19		385 19
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de la Nouvelle-Ecosse (voir détails page 46)			67,375 60	67,375 60
Totaux, Nouvelle-Ecosse	187,164 76	26,807 14	68,183 00	282,154 90
Ile-du-Prince-Edouard.				
Charlottetown, entrepôt de vérificat. des douanes (édifice de la banque du Commerce)		217 15		217 15
" ferme expérimentale		46 55		46 55
" édifice de la Marine et des Pêcheries		471 68		471 68
" bureau de poste, etc	2,421 56	445 69		2,867 25
Georgetown, bureau de poste, etc		364 32		364 32
Kensington, station du chem. de fer, répar. aux trucks		1 00		1 00
Montague, bureau de poste, etc		362 18		362 18
Souris, bureau de poste, etc		827 39		827 39
Summerside, bureau de poste, etc	22,554 11	29 03		22,583 14
Tignish, bureau de poste, etc	2,322 12	141 50		2,463 62
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de l'Ile-du-Prince-Edouard (voir détails page)			12,316 85	12,316 85
Totaux, Ile-du-Prince-Edouard	27,297 79	2,906 49	12,316 85	42,521 13
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste, etc		475 25		475 25
Bouctouche, bureau de poste, etc	153 70			153 70
Campbellton, bureau de poste, etc		1,264 35		1,264 35
Campobello, bureau des pêcheries		45 00		45 00
Chatham, bureau de poste, etc. (annexe)	598 00	113 56		711 56
Chatham, station de quarantaine		179 80		179 80
Dalhousie, bureau de poste		800 55		800 55
Fairville, bureau de poste		86 25		86 25
Fairville, bureau de poste, etc., pouv. pour machinerie			46 00	46 00
Fredericton, bureau de l'ingénieur de district		15 00		15 00
" ferme expérimentale	10,757 56			10,757 56
" édifice public (nouveau)	62,306 32			62,306 32
" édifice public (vieux)		340 58		340 58
Grand Falls, bureau de poste, etc		53 40		53 40
Hampton (Ossekeag), bureau de poste, etc	15,093 56	18 09		15,111 65
Hampton (Ossekeag), succursale du bureau de poste	200 00			200 00
Harcourt, édifice public		3 00		3 00
Hartland, édifice public		257 46		257 46
Hillsborough, bureau de poste, etc		679 64		679 64
Marysville, bureau de poste, etc		1,137 87		1,137 87
Milltown, bureau de poste, etc	20,104 06			20,104 06
Moncton, bureau de poste, etc		729 78		729 78
Newcastle, bureau de poste, etc		354 80		354 80
Ossekeag (voir Hampton)				
Richibouctou, bureau de poste, etc		378 77		378 77
St-George, bureau de poste, etc	1,848 77			1,848 77
St-Jean, douanes	5,215 66	1,582 64		6,798 30

Partie II—Etat A—Dépenses—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et réparations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
Edifices publics.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Fin.				
St-Jean, bureau de l'ingénieur de district		205 80		205 80
" manège militaire	4,982 42			4,982 42
" édifice des immigrés		556 44		556 44
" agence de la marine (édifice de la banque du Commerce)		233 15		233 15
" Partridge Island, quarantaine	40,146 10			40,146 10
" Partridge Island, aqueduc	3,604 92			3,604 92
" bureau de poste (nouveau)	180,992 42			180,992 42
" bureau de poste (vieux)	1,973 36	217 28	3 01	2,193 65
" banque d'épargnes	194 92	573 09		768 01
St-Jean Ouest, édifice des immigrés		11 50		11 50
" bureau de poste (Carleton)		386 18		386 18
St-Stephen, bureau de poste, etc		247 45		247 45
Sackville, bureau de poste, etc		3 00		3 00
Shediac, bureau de poste, etc		25 60		25 60
Sussex, bureau de poste, etc	1,977 99	72 23		2,050 22
Tracadie, lazaret	1,156 67	102 50		1,259 17
Woodstock, bureau de poste, etc		944 25		944 25
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices du Nouveau-Brunswick (voir détails page 47.)			54,013 42	54,013 42
Totaux, Nouveau-Brunswick	351,306 43	12,094 26	54,062 43	417,463 12
Québec				
Acton Vale, bureau de poste, etc		168 46		168 46
Arthabaskaville, bureau de poste, etc		1,133 03		1,133 03
Aylmer, bureau de poste, etc		305 72		305 72
Beauharnois, bureau de poste, etc		168 60		168 60
Beauport, bureau de poste, etc	223 39			223 39
Berthierville, bureau de poste, etc		125 60		125 60
Buckingham, bureau de poste, etc		94 25		94 25
Cap-Rouge, ferme expérimentale	9,068 88			9,068 88
Chicoutimi, bureau de poste, etc		110 49		110 49
Coaticook, arsenal	19,828 29			19,828 29
Coaticook, bureau de poste, etc	4,764 02	151 09		4,915 11
Comin's Mills, douanes (Compton)	54 22			54 22
Cookshire, bureau de poste, etc		33 57		33 57
Compton, bureau de poste, etc		85 67		85 67
Drummondville, bureau de poste, etc		859 05		859 05
Dundee, douanes		203 43		203 43
East Angus, bureau de poste, etc	20,108 03			20,108 03
Farnham, ferme expérimentale	8,046 05			8,046 05
Fraserville, bureau de poste, etc		162 16		162 16
Garneau-Junction (édifice public)		92 41		92 41
Granby, édifice public	65 47			65 47
Grand'Mère, édifice public		1,070 38		1,070 38
Grosse Ile, stat. de quarantaine, améliorations	1,403 33			1,403 33
Grosse Ile, stat. de quarantaine, nouv. édifices	24,142 49			24,142 49
Hochelaga, bureau de poste, etc	85,318 41			85,318 41
Hull, bureau de poste	2,983 65	87 49		3,071 14
Iberville, bureau de poste		39 00		39 00
Joliette, arsenal		123 52		123 52
" douanes (temporaire)	67 70			67 70
" bureau de poste, etc		215 41		215 41
" bureau de l'accise	16,788 13	409 51		17,197 64
" bureau de poste, etc		208 32		208 32
Jonquières, bureau de poste, etc	16,230 58			16,230 58
Knowlton, bureau de poste et arsenal		812 69		812 69
Lachine, bureau de poste, etc	9,190 89	0 65		9,191 54
Lachute, bureau de poste, etc		443 40		443 40
Laprairie, bureau de poste, etc	2,303 84			2,303 84
L'Assomption, bureau de poste, etc		464 20		464 20

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.				
Lauzon, cale-sèche, bureau de l'ingénieur	....	514 97	....	514 97
Lévis, arsenal et hangar à canons	16,397 04	....	....	16,397 04
" bureau de poste, etc	64 00	73 62	....	137 62
Longueuil, bureau de poste, etc	....	128 80	....	128 80
Louiseville, bureau de poste, etc	10,048 17	2 70	....	10,050 87
Magog, bureau de poste, etc	....	743 14	....	743 14
Marieville, bureau de poste, etc	....	730 84	....	730 84
Matane, bureau de poste, etc	16,834 24	11 00	....	16,845 24
Mégantic, bureau de poste, etc	....	749 24	....	749 24
Métapédia, stat. du chem. de fer (trucks)	....	2 86	....	2 86
Montjoli, stat. du chem. de fer (trucks)	....	12 65	....	12 65
Montmagny, bureau de poste, etc	....	851 13	....	851 13
Montréal, bureau d'enregistrement des aubains	....	429 90	....	429 90
" bureau des archives	934 95	....	....	934 95
" gare Bonaventure, salle des malles	602 40	8 10	....	610 50
" bureau des examens du Service civil	....	36 00	....	36 00
" édifice des douanes, bur. des messag, (vieux)	....	1,231 57	....	1,231 57
" douanes	7,871 30	748 22	....	8,619 52
" bureau de l'ingénieur de district (édifice Shaughnessy)	....	556 00	....	556 00
" entrepôt de vérification (neuf)	854,797 08	....	....	854,797 08
" entrepôt de vérification (vieux)	1,865 85	183 05	....	2,048 90
" entrepôt de vérificat., pouvoir des machines	....	....	542 63	542 63
" laboratoire des produits forestiers (rue Université)	4,980 00	....	....	4,980 00
" édifice des immigrés	....	527 07	13 67	540 74
" édifice du Revenu de l'Intérieur (neuf)	2,700 00	....	....	2,700 00
" bureau du Revenu de l'Intérieur	....	324 94	....	324 94
" agence de la Marine et des Pêcheries (édifice Shaughnessy)	....	248 62	....	248 62
" nouvel hôpital de détention	23,155 85	....	136 60	23,292 45
" gare place Viger, salle des malles	300 00	....	....	300 00
" bureau de poste principal	38,343 08	9,592 77	....	47,935 85
" bureau de poste, pouvoir de l'ascens., etc	....	....	4,224 37	4,224 37
" station postale "A", rue St-Jacques	221,725 52	16 10	....	221,741 62
" station postale "B", Ste-Catherine ouest	6,063 80	2,211 13	....	8,274 93
" station postale "C"	1,080 82	429 73	....	1,510 55
" station postale D"", Pointe St-Charles	....	2,362 64	....	2,362 64
" station postale "E", Mile-End	....	13 00	....	13 00
" station postale "F", rues Notre-Dame et Richmond	33,956 94	4 00	....	33,960 94
" station postale "G", divis. St-Laurent	3,039 95	....	....	3,039 95
" station postale "H", pour remplacer la station postale "B"	78,220 50	115 00	389 49	78,724 99
" station postale "L", Westmount	71,987 83	199 10	....	72,186 93
" station postale "M", Maisonneuve	2,530 30	125 37	....	2,655 67
" station postale "N", 101, rue Ste-Catherine est	....	989 07	....	989 07
" station postale "S", quartier Emard	....	137 51	....	137 51
" gare Windsor, salle des malles	503 25	....	....	503 25
Murray-Bay (Malbaie), bureau de poste, etc	6,628 98	....	....	6,628 98
Nicolet, bureau de poste, etc	....	41 73	....	41 73
Nominingue, édifice des immigrés	....	10 45	....	10 45
Peribonka, édifice des immigrés	....	26 13	....	26 13
Pierreville, bureau de poste, etc	....	8 62	....	8 62
Plessisville, bureau de poste, etc	....	38 10	....	38 10
Québec, ministère de l'Agriculture, division des graines, rue Ste-Anne	....	165 75	....	165 75
" bureau des archives, rue St-Louis	....	446 90	....	446 90
" citadelle, quartier du Gouv. général	....	3,567 97	....	3,567 97
" douanes	5,223 95	6,259 03	....	11,482 98
" douanes, pouvoir des machines	....	....	700 00	700 00

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.				
Québec bureau de l'ingénieur de district, (édifice Merger, 103 rue St-Jean)		229 29		229 29
" manège militaire (allonge)	90,915 12			90,915 12
" bureau de poste de l'Est (St-Roch)		290 00		290 00
" bureau de poste St-Roch, pouv. des mach.			37 50	37 50
" entrepôt de vérification	1,979 24	119 33		2,098 57
" entrepôt de vérif., pouvoir des machines			175 00	175 00
" édifice des immigrés (jetée Louise)	165,969 79	438 09	793 33	167,201 21
" hôpital des immigrés, parc Savard	4,598 50	961 74		5,560 24
" cottages isolés, parc Savard	201 96			201 96
" agence de la Marine, quai du Roi		10 75		10 75
" école de la Marine, 116 Côte de la Montagne		123 75		123 75
" chemin de l'observatoire	75 00	40 10		115 10
" magasins d'ordonnance		1,000 00		1,000 00
" bureau de poste (agrandissement)	134,449 28	2,800 59		137,249 87
" bureau de poste, pouvoir des machines			937 50	937 50
" station postale "B", rue St-Pierre	1,387 59	10 92		1,398 51
" bureau de poste, St-Sauveur	14,716 74	50 34		14,767 08
" surint. des lignes télégr. du gouv't		59 25		59 25
Richmond, bureau de poste, etc		897 47		897 47
Rigaud, bureau de poste, etc	1,283 48	53 13		1,336 61
Rimouski, bureau de l'ingénieur		49 50		49 50
" bureau de poste, etc		20 00		20 00
Roberval, édifice des immigrés		51 97		51 97
" bureau de poste, etc	2,991 06	71 55		3,062 61
Rock Island, bureau de poste, etc	1,711 92	24 69		1,736 61
Ste-Agathe des Monts, bureau de poste, etc	23,944 00			23,944 00
Ste-Anne de Bellevue, bureau de poste, etc		25 90		25 90
Ste-Anne de la Pocatière, ferme expérimentale		234 15		234 15
Ste-Cunégonde, bureau de poste		1 25		1 25
St-Eustache, bureau de poste		10 15		10 15
St-Gabriel de Brandon, bureau de poste	14,816 33			14,816 33
St-Georges Est (Beauce), bureau de poste, etc		878 17		878 17
St-Henri, bureau de poste, etc		108 65		108 65
St-Hyacinthe, édifice du Revenu de l'Int		877 33		877 33
" bureau de poste, etc		1,003 97		1,003 97
St-Jacques de l'Achigan, édifice public	71 25			71 25
St-Jérôme, bureau de poste, etc. (terrain)	714 11	159 54		873 65
St-Jean, douanes		173 87		173 87
" bureau de poste, etc		252 49		252 49
St-Lambert, bureau de poste, etc	12,184 70	5 00		12,189 70
St-Laurent, bureau de poste, etc	15,994 09			15,994 09
St-Ours, bureau de poste, etc	559 92			559 92
St-Romuald d'Etchemin, bureau de poste, etc	6,044 60			6,044 60
Ste-Thérèse, bureau de poste, etc	13,232 94			13,232 94
Shawinigan-Falls, bureau de poste, etc	1,345 35	90 29		1,435 64
Shawville, bureau de poste, etc	1,223 84			1,223 84
Sherbrooke, bureau de poste, etc		2,708 19		2,708 19
Sorel, bureau de poste, etc	2,794 68	1,057 37		3,852 05
" chantier de marine, min. de la Mar. et des Pêch.		19 15		19 15
Stanstead Plain, bureau de poste, etc	20 00			20 00
Terrebonne, bureau de poste, etc		854 02		854 02
Thetford-Mines, bureau de poste, etc		300 52		300 52
Trois-Rivières, édifice public (nouveau)	51,051 99			51,051 99
" bureau de poste, etc	683 00	598 09		1,281 09
Valcartier, bureau de poste temporaire	16 37	1,065 00		1,081 37
Valleyfield, bureau de poste, etc	500 00	327 50		827 50
Verdun, bureau de poste, etc	8,551 11			8,551 11
Victoriaville, bureau de poste, etc		264 80		264 80
Waterville	215 59			215 59
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de Québec (voir détails page 50)			318,294 11	318,294 11
Totaux, Québec	2,204,686 72	60,760 48	326,244 20	2,591,691 40

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ottawa.				
Edifices des ministères—				
Edifice des douanes	500,008 65			500,008 65
Edifice de l'Est, allonge	75,286 62			75,286 62
Edifice Langevin, améliorations à l'appareil de chauffage	3,641 79			3,641 79
Edifice Langevin, nouveaux ascenseurs, etc	11,641 00			11,641 00
Edifices du Parlement, améliorations	9,015 28			9,015 28
Edifices des ministères et du Parlement généralem.				
Système de protection contre le feu	26,667 00			26,667 00
Terrains (y compris le Parc de la Côte du Major)	16,447 75		21,095 19	37,542 94
Terrains, pose de fils souterrains	1,904 29			1,904 29
Terrains, préservation des arbres	2,238 60			2,238 60
Terrains, enlèvement de la neige			2,837 57	2,837 57
Pouvoir électrique des ascenseurs			18,914 12	18,914 12
Renouv. des fils électr. dans les édif. des M. et du P	51,804 93			51,804 93
Réparations et fournitures d'ameublement		322,502 56		322,502 56
Articles d'installation intérieure en acier	70,640 40			70,640 40
Service du téléphone			34,711 81	34,711 81
Emplacements des nouveaux édifices du ministère—				
Rue Sussex	50 68			50 68
Rue Wellington, est	4,188 90			4,188 90
" ouest	701,435 64			701,435 64
Observatoire astronomique	68,688 31			68,688 31
Ferme expérimentale	102,946 49			102,946 49
Station d'essai des combustibles	6,525 50			6,525 50
Edifice des Mines (rue Sussex)	1,830 34			1,830 34
Galerie Nationale des Arts (peintures)	99,041 69		720 00	99,761 69
Bureau de poste, nouvel ascenseur, etc	273 78	69 10		342 88
Imprimerie Nationale	4,448 69			4,448 69
Hôtel des Monnaies, affinerie (étage additionnel)	30,739 31			30,739 31
Rideau Hall	7,641 55	30,396 17	16,599 29	54,637 01
Terrains $10,539 64; Neige 1,929 34; Combustible et lumière 17,000 00; Gardien 720 00			30,188 98	30,188 98
Musée Victoria	27,216 54			27,216 54
Chauffage, éclairage, etc., pour tous les édifices publics d'Ottawa (pour détails voir page ..)			597,388 84	597,388 84
Totaux, édifices d'Ottawa	1,824,323 73	352,967 83	722,455 80	2,899,747 36
ÉDIFICES PUBLICS.				
Ontario.				
Acton, bureau de poste, etc	14,584 27	9 00		14,593 27
Alexandria, bureau de poste, etc		40 85		40 85
Almonte, bureau de poste, etc	1,179 45	78 00		1,257 45
Amherstburg, bureau de poste, etc		347 14		347 14
Arnprior, bureau de poste, etc		109 75		109 75
Athens, bureau de poste, etc	1,731 87	27 62		1,759 49
Aurora, bureau de poste, etc	18,725 62			18,725 62
Aylmer-Ouest, bureau de poste, etc	19,889 11	36 46		19,925 57
Barrie, manège militaire	9,780 38			9,780 38
" bureau de poste—(addition)	5,778 91	75 71		5,854 62
Belleville, bureau de poste, etc	5,328 70	606 22		5,934 92
Berlin, bureau de poste, etc	2,211 50	363 26		2,574 76
Bowmanville, bureau de poste, etc		707 90		707 90
Bracebridge, bureau de poste, etc	16,605 60	35 90		16,641 50
Brampton, bureau de poste, etc	5,117 83	287 16		5,404 99
Brantford, arsenal, terrain pour parade militaire	250 00			250 00
" manège militaire (nouveau)	240 04			240 04
" bureau de poste, etc		163 15		163 15

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.				
Brantford, édifice public	91,763 11			91,763 13
" part du gouvernement pour l'égout	2,043 30			2,043 30
Bridgeburg, bureau de poste, etc		17 74		17 74
Brockville, bureau de poste, etc		337 84		337 84
Brussels, bureau de poste, etc	2,554 45			2,554 45
Burford, bureau de poste, etc	329 98			329 98
Burk's Falls, bureau de poste, etc	100 53			100 53
Campbellford, bureau de poste, etc	3,949 15			3,949 15
Carleton Place, bureau de poste, etc	4,478 33	30 18		4,508 51
Cayuga, bureau de poste, etc	296 49	60 15		356 64
Chatham, manège militaire	2,058 86			2,058 86
" bureau de poste		429 42		429 42
Chesley, bureau de poste	2,428 35	8 25		2,436 60
Chesterville, bureau de poste		90		90
Clinton, bureau de poste	694 27	142 22		836 49
Cobalt, bureau de poste	3,043 81	151 00		3,194 81
Cobourg, bureau de poste		216 64		216 64
Collingwood, bureau de poste	75,024 17			75,024 17
Copper Cliff, édifice public	16 90			16 90
Cornwall, bureau de poste	472 07	449 52		921 59
Deseronto, bureau de poste		592 70		592 70
Dresden, bureau de poste		401 40		401 40
Dundas, bureau de poste	3,638 31	31 80		3,670 11
Durham, bureau de poste	1,057 92			1,057 92
Eganville, bureau de poste	18,754 76			18,754 76
Elmira, bureau de poste	22,336 62			22,336 62
Elona, bureau de poste		129 40		129 40
" " pouvoir des machines			5 50	5 50
Essex, bureau de poste, etc		455 19		455 19
Exeter, bureau de poste, etc	112 32			112 32
Fergus, bureau de poste, etc		136 16		136 16
" " pouvoir des machines			12 12	12 12
Fort Frances, édifice des immigrés		4 75		4 75
" bureau de poste	1,681 26			1,681 26
Fort-William, entrepôt de vérif. des douanes	127,732 42			127,732 42
" manège militaire	1 58			1 58
" édifice des immigrés		15 00		15 00
" bureau de poste		1,180 03		1,180 03
Galt, manège militaire	34,812 00			34,812 00
" bureau de poste, etc	631 11	89 81		720 92
Gananoque, douanes		5 85		5 85
" bureau de poste, etc	2,271 00	91 78		2,362 78
Georgetown, bureau de poste, etc	76 10	1 50		77 60
Glencoe, bureau de poste, etc		257 67		257 67
Goderich, bureau de poste, etc		124 70		124 70
Gravenhurst, bureau de poste, etc	75 35			75 35
Grimsby, bureau de poste, etc	12,740 79			12,740 79
Guelph, bureau de poste, etc	732 75	885 91		1,618 66
Haileybury, bureau de poste, etc		46 12		46 12
Hamilton, arsenal	133 14			133 14
Hamilton, douane		346 25		346 25
" édifice d'immigration		136 15		136 15
" revenu de l'intérieur		200 11		200 11
" station postale "B"	141 99	16 50		158 49
" bureau de poste, etc.—Agrandissement et améliorations	10,522 69	2,058 25		12,580 94
" bureau de poste, etc., pouvoir p. machiner.			72 10	72 10
Hanover, bureau de poste, etc	25,020 31	3 50		25,023 81
Harriston, bureau de poste, etc		236 42		236 42
Hawkesbury, bureau de poste, etc		132 60		132 60
Hespeler, bureau de poste, etc	2,451 61	1 00		2,452 61
Hunstville, bureau de poste, etc	89 17			89 17
Ingersoll, manège militaire	732 10			732 10
" bureau de poste (allonge)	15,195 43	368 08		15,563 51

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.				
Ingersoll, bureau de poste (temporaire)	202 71			202 71
Kemptville, bureau de poste, etc	14,972 33			14,972 33
Kenora, bureau de poste, etc	3,120 73			3,120 73
Kincardine, bureau de poste, etc	395 00	363 30		758 30
Kingston, douanes	595 71	308 69		904 40
" Revenu de l'Intérieur		213 56		213 56
" bureau de poste	3,412 50	1,044 52		4,457 02
" C.M.R., allonge des dortoirs pour les cadets				
" C.M.R., couverture du manège militaire	5,378 71			5,378 71
Lakeville, bureau de poste, etc	750 00			750 00
Leamington, bureau de poste, etc	19,808 19			19,808 19
Lindsay, bureau de poste, etc		110 58		110 58
Listowel, manège militaire	24,928 87	384 80		25,313 67
" bureau de poste, etc	13,377 43			13,377 43
London, arsenal		1,713 65		1,713 65
" douane	0 55			0 56
" bureau de poste	221 85	650 51		872 36
Markham, bureau de poste, etc	5,817 89	3,540 77		9,358 60
Midland, bureau de poste, etc	23 55	163 45		187 03
Mildmay, bureau de poste, etc	15,052 59	360 94		15,413 51
Mildmay, bureau de poste, etc	33 95	20 56		54 58
Millbrook, bureau de poste, etc	72 58			72 52
Milton, bureau de poste, etc	16,387 62			16,387 65
Milverton, bureau de poste, etc	17,666 15			17,666 15
Mitchell, bureau de poste		25 82		25 82
Morrisburg, bureau dé poste, etc	200 91			200 91
Mount-Forest, bureau de poste, etc		91 66		91 66
Napanee, manège militaire	20,883 46			20,883 46
" bureau de poste, etc.—Fils électriques	928 63	882 82		1,811 45
Newmarket, bureau de poste, etc	26,459 09			26,459 09
Niagara Falls, bureau de poste, etc	204 00	227 48		431 48
North-Bay, bureau de poste, etc	2,649 29	1,258 88		3,980 17
Norwich, bureau de poste, etc	18,103 78			18,103 78
Orangeville, bureau de poste, etc		442 35		442 35
Orillia, bureau de poste, etc.—Addition	34,067 52	9 84	3 80	34,681 16
Oshawa, bureau de poste—Addition	4,968 35	296 53		5,204 88
Owen-Sound, manège militaire		1,537 20		1,537 20
Palmerston, bureau de poste, etc	3,646 51	2 00		3,648 51
Paris, bureau de poste, etc.—Addition	4,441 52	23 50		4,465 02
Parkhill, bureau de poste, etc		39 05		39 05
Parry-Sound, bureau de poste, etc	25 50	5 50		31 00
Pembrooke, manège militaire	35,032 40			35,032 40
" bureau de poste, etc	7,672 48	158 01		7,830 49
Perth, bureau de poste, etc	10 12	17 35		27 47
Peterborough, douane—Agrandissement		170 34		170 34
" nouvel édifice public—Douane et revenu de l'Intérieur	6,595 25			6,595 25
" bureau de poste		1,416 18		1,416 18
Petrolea, bureau de poste, etc	314 21	58 41		372 62
Picton, bureau de poste, etc		70 61		70 61
Port-Arthur, arsenal et manège militaire	73,420 09			73,420 09
" entrepôt de vérification	100,190 84			100,190 84
" bureau de poste	1,919 35	1,048 03		2,967 38
Port-Colborne, bureau de poste, etc		2,358 48		2,358 48
Port-Hope, bureau de poste, etc		347 02		347 02
Port-Perry, bureau de poste, etc	459 61	111 30		570 91
Port-Stanley, bureau de poste	152 76			152 76
Prescott, douane		191 53		191 53
" édifice de la Marine et des Pêcheries		37 50		37 50
" bureau de poste—Nouvelles chaudières, etc.	25 00	656 02		681 22
Preston, bureau de poste, etc	30,827 23	1 00		30,828 23
Renfrew, bureau de poste, etc	495 00	107 59		602 59
St. Catharines, bureau de poste, etc	2,360 33	179 21		2,539 54
St. Mary's, bureau de poste, etc		424 67		424 67
St-Thomas, bureau de poste, etc		393 74		393 74
Sandwich, bureau de poste, etc		57 00		57 00

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin.				
Sarnia, bureau de poste	2,000 00	923 82		2,923 82
Sault-Ste-Marie, édifice d'immigration	4,332 14	346 13	357 69	5,035 96
Seaforth, édifice des immigrés		22 50		22 50
Seaforth, bureau de poste, etc	4,385 34	75 17		4,460 51
Shelburne, bureau de poste, etc	29,708 18	1 80		29,709 98
Simcoe, bureau de poste, etc		46 92		46 92
Smiths-Falls, bureau de poste, etc	20,008 96	29 55		20,038 51
Southampton, bureau de poste, etc	23 65	1 00		24 65
Steelton, bureau de poste, etc	28,606 11			28,606 11
Stratford, bureau de poste, etc	3 00	483 37		486 37
Strathroy, bureau de poste, etc		65 10		65 10
Sudbury, bureau de poste, etc	94,333 07	41 50		94,374 57
Tilbury, bureau de poste, etc	2,935 21	60 72		2,995 93
Tilsonburg, bureau de poste, etc		238 62		238 62
Toronto, bureau d'enregistrement des aubains		121 55		121 55
" ministère de l'Agricult., division des graines		308 59		308 59
" entrepôt de vérif. des douanes et station postale "A"	321,196 38			321,196 38
" entrepôt de vérification des douanes (pouvoir des machines)			189 52	189 52
" douanes	2,506 56	411 03		2,917 59
" douanes (pouvoir des ascenseurs)			132 32	132 32
" bureau des messageries en douane	2,145 56	631 30	65 76	2,842 62
" édifice des immigrés		881 40		881 40
" bureaux du Revenu de l'Intérieur et de l'assis-receveur général	345 02	998 57		1,343 59
" édifice du Revenu de l'Int., pouv. des mach.			6 30	6 30
" agence de la Marine et des Pêcheries		5 18		5 18
" observatoire météorologique		367 85		367 85
" édifices militaires (casernes)	6,173 00			6,173 00
" colis postaux, 52 rue Adélaïde		303 10		303 10
" garages des camions automobiles du b. de p.		256 33	186 78	443 11
" bureau de poste (édifice actuel)	14,216 67	1,466 28		15,682 95
" " pouvoir pour ascenseurs			392 50	392 50
" " site pour agrandissement	297,855 44			297,855 44
" station postale "A"		2,573 22		2,573 22
" " "A", pouvoir p. machines			260 96	260 96
" " "B"		314 07		314 07
" " "C"		639 47		639 47
" " "D"		817 04		817 04
" " "E"	634 89	27 83		662 72
" " "F"	959 56	207 35		1,166 91
" " "G"	63,169 83	222 52		63,392 35
" " "H"		520 09		520 09
" " "K" (Nord)	3,355 36	348 34		3,703 70
" bureau de l'inspection des bateaux		83 14		83 14
Trenton, bureau de poste, etc	3,103 24	728 99		3,832 23
Uxbridge, bureau de poste, etc	3,291 85	16 77		3,308 62
Walkerton, bureau de poste, etc		25 15		25 15
Walkerville, bureau de poste, etc	34,947 85			34,947 85
Wallaceburg, bureau de poste, etc	888 79			888 79
Waterloo, bureau de poste, etc		1,550 74		1,550 74
Watford, bureau de poste, etc	319 79	1 00		320 79
Welland, bureau de poste, etc		1,959 64		1,959 64
West Lorne, bureau de poste, etc	160 95			160 95
Whitby, bureau de poste, etc		54 34		54 34
Wiarton, bureau de poste, etc	2,087 05			2,087 05
Windsor, édifice de la douane (quai de la Traverse)	112 32			112 32
" bureau de poste, etc	2,193 65	612 91		2,806 56
Wingham, bureau de poste, etc		340 16		340 16
Woodstock, bureau de poste, etc	47 70	180 53		228 23
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices publics d'Ontario (pour détails voir page 53)			241,385 87	241,385 87
Totaux, (édifices d'Ottawa non compris)	2,035,937 04	53,513 44	243,071 22	2,332,521 70

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EDIFICES PUBLICS.				
Manitoba.				
Altamont, manège militaire	6 25			6 25
Boissevain, bureau de poste, etc	398 92			398 92
Brandon, ferme expérimentale	8,206 27			8,206 27
" édifice des immigrés		48 80		48 80
" édifice public (allonge)		203 40		203 40
" édifice public (nouveau)	89 85			89 85
Carberry, bureau de poste, etc	2,334 82			2,334 82
Carman, bureau de poste, etc	30,906 49			30,906 49
Dauphin, division forestière (édifice Malcolm)		1,614 58		1,614 58
" bureau de poste, etc		2 00		2 00
Deloraine, édifice des immigrés		326 30		326 30
Elkorne, bureau de poste	261 53			261 53
Emerson, édifice des immigrés		43 00		43 00
" bureau de poste, etc		1,356 53		1,356 53
Gretna, bureau de poste, etc	823 72			823 72
Manitou, bureau de poste, etc	611 58			611 58
Melita, bureau de poste, etc	218 15			218 15
Minnedosa, bureau de poste, etc	14,718 52	29 35		14,747 87
Morden, bureau de poste, etc	4,789 49	48 85		4,838 34
Neepawa, bureau de poste, etc	116 08	76 15		192 23
North Transcona, édifice de l'inspection du grain	1,536 86			1,536 86
Oak-Lake, bureau de poste, etc	356 64			356 64
Protage-la-Prairie, arsenal	6 50	126 44		132 94
" entrepôt de vérif., rue Tupper		51 15		51 15
" bureau de poste, etc		706 14		706 14
St-Boniface, bureau de poste, etc	2,713 64	87 95		2,801 59
St-James, manège militaire	107 03			107 03
Selkirk, bureau de poste, etc		20 75		20 75
Souris, manège militaire	609 12			609 12
" bureau de poste, etc		855 07		855 07
Stonewall, bureau de poste, etc	20,909 90			20,909 90
Virden, bureau de poste, etc	19,741 03			19,741 03
Winnipeg, bureau des archives (édif. Boyd)		6 00		6 00
" douanes (vieux bureau de poste)	3,413 38	3,114 51		6,527 89
" douanes, pouvoir pour les machines			130 30	130 30
" manège militaire	296,922 46			296,922 46
" entrepôt de vérification	2,968 47	234 50		3,202 97
" entrepôt de vérif., pouvoir des machines			179 66	179 66
" édifice de l'exposit. du grain (édifice d'immigration n° 5)		123 00		123 00
" édifice des immigrés n° 1	1,750 00			1,750 00
" édifices des immigrés	1,399 18	4,183 68		5,582 86
" édif. des immig., système d'alarme	8,989 00			8,989 00
" édifices des immig., pouvoirs des ascens.			50 08	50 08
" nouvel édifice des immigrés	158,868 00			158,868 00
" bureau d'arpentage hydraulique (édif. de la Chambre de Commerce)		18 10		18 10
" bureau des affaires des sauvages et des poids et mesures (Chambre du Comm.)		669 81		669 81
" ministère de l'Intérieur (édifice de la Chambre du Commerce)		7 96		7 96
" Nord, manège militaire	45,155 52			45,155 52
" bureau de poste	11,349 68	3,939 81		15,289 49
" bureau de poste, pouvoir des machines			555 93	555 93
" station postale "A"		728 68		728 68
" " "B"	3,067 65		7 29	3,074 94
" " "B", laboratoire de l'examen du grain	7,125 00			7,125 00
" station postale "B", laboratoire du Revenu de l'Intérieur	1,000 00			1,000 00
Winnipeg, station postale "C" (sud)	2,270 75	23 47		2,294 22
" " "D" (ouest)	2,523 75	100 44		2,624 19
" édifices publics, arrérages des réclamations de la municipalité			11,997 88	11,997 88

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Fin.				
Winnipeg, bureau de la commission des chemins de fer (édifice Boyd)		590 40		590 40
" Gare Union, chambre des malles		78 70		78 70
" bureau de l'architecte résident (édifice Lindsay)		66 50		66 50
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices du Manitoba (voir détails page 54)			104,736 87	104,736 87
Totaux, Manitoba	656,265 23	19,482 02	117,658 01	793,405 26
Saskatchewan.				
Battleford, bureau de poste, etc	1,083 43	531 71		1,615 14
Estevan, bureau de poste, etc		56 20		56 20
Fort à la Corne, division forestière		58 22		58 22
Gravelbourg, édifice des immigrés	13 35			13 35
" bureau de poste, etc		2,467 47		2,467 47
Humbolt, bureau des terres fédérales		250 00		250 00
" bureau de poste, etc	646 43	244 11		890 54
Indian-Head, ferme expérimentale	4,621 74			4,621 74
" bur. de l'inspect. des pêcheries		163 53		163 53
" division forestière (min. de l'Intérieur)	539 25	22 80		562 05
Kindersby, bureau de poste, etc	10 00			10 00
Lloydminster, bureau de poste, etc	1,833 24	225 60		2,058 84
Maple-Creek, bureau des terres fédérales		221 43		221 43
" édifice des immigrés		30 00		30 00
" bureau de poste, etc		100 05		100 05
Melfort, bureau de poste, etc	1,183 05	19 30		1,202 35
Moose-Jaw, entrep. de vérif. des douanes	10,166 30			10,166 30
" bureau des terres fédérales		24 55		24 55
" salle des immigrés		231 70		231 70
" nouvel édifice public	64,451 03			64,451 03
" bureau de poste		713 66	212 43	926 09
" serv. des malles en ch. de f. (édif. Russell)		11 79		11 79
North-Battleford, bureau de poste, etc	20,479 14	153 75		20,632 89
Prince-Albert, bureau de l'ingénieur de district		295 31		295 31
" manège militaire	64,961 08			64,961 08
" bur. de la divis. forestière (édif. Baker)		6 10		6 10
" bureau de poste, etc	4,640 54	5,094 90		9,735 44
Régina, bureau des colis en douane		214 10		214 10
" bureau des terres fédérales		28 49		28 49
" édifice des immigrés		424 70		424 70
" bureau de poste (ameublement, etc.)	1,070 58	2,179 55	355 02	3,605 15
Rosthern, ferme expérimentale	3,961 21			3,961 21
" bureau de poste	13 85			13 85
Saskatoon, entrepôt de vérification des douanes		95 00		95 00
" bureau des terres fédérales		519 42		519 42
" manège militaire	30 60			30 60
" station de la pépinière	2,617 61			2,617 61
" édifice des immigrés	719 65	69 10		878 75
" Revenu de l'Intérieur, etc. (édif. Can. Life)		845 27		488 07
" bureau de poste (vieux)		1,031 00		1,035 20
" édifice public (nouveau)	36,846 63			36,461 63
Scott, ferme expérimentale	5,359 20			5,359 20
Swift-Current, bureau de poste	63 45	601 15		664 60
Weyburn, bureau de poste		939 90		939 90
Wilkie, édifice des immigrés	382 48			382 48
" bureau de poste, etc	153 47			153 47
Yorkton, bureau de poste, etc	790 87	658 89		1,449 76
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de la Saskatchewan (voir détails page 57)			79,951 19	79,951 19
Totaux, Saskatchewan	226,638 18	18,528 75	80,518 64	325,685 57

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Alberta—Suite.				
Athabaska-Landing, salle des immigrés		21 75		21 75
Banff, édifice, parcs Dominion		209 80		209 80
Bessano, bureau de poste	8,741 28			8,741 28
Calgary, bureau de l'assist.-receveur général	40,115 00			40,115 00
" douanes, (édifice banque Dominion)		259 55		259 55
" entrepôt de vérif. des douanes	179,821 79			179,821 79
" entrepôt de vérificat. (édifice David)		33 70		33 70
" colis postaux en douane (édif. Westminster)		298 25		298 25
" édif. des divisions forestières et d'irrig	1,615 00	144 05		1,759 05
" bureau des messageries (édif. Sullivan)		328 21		328 21
" minist. de l'Agriculture, division des graines (édifice Armstrong)		24 20		24 20
" bureau de l'inspecteur du gaz et de l'électricité (édifice Cadogan)		143 75		143 75
" bureau d'arpentage géologique (édif. Burns)		114 50		114 50
" édifice des immigrés		129 36		129 36
" bureau du commissaire de l'irrigation (édifice Blow)		949 34		949 34
" bureau des terres (édif. Leeson et Lineham)		779 02		779 02
" bureau de poste (nouveau)	136,636 37			136,636 37
" bureau de poste, bureau de l'inspecteur des malles par chem. de fer (édif. Can. Life)		467 30		467 30
" bureau de poste (vieux)		753 21		753 21
" bureau de poste, temporaire		829 15		829 15
" bureau des poids et mesures		35 75		35 75
Castor, bureau de poste, etc	4,030 30			4,030 30
Edmonton, entrepôt de vérification des douanes		252 35		252 35
" bureau de l'ingén. de district	103 50			103 50
" bureau des terres fédérales (édif. Alexander)		6 00		6 00
" bureau des terres fédér. (édif. Alexander)	2,182 03	1,002 23		3,184 26
" manège militaire (nouveau)	149,929 51			149,929 51
" édifice des immigrés	328 26			328 26
" station météorologique		245 50		245 50
" bureau de poste	4,837 33	2,961 27		7,798 60
" bureau de poste, pouv. des machines			615 26	615 26
Edson, douanes		223 99		223 99
" édifice des immigrés		55 27		55 27
Entwhistle, édifice des immigrés	1,171 87			1,171 87
Grande-Prairie, édifice des immigrés		267 92		267 92
" bureau de poste, etc		125 00		125 00
Grouard, bureau des terres fédérales	1,013 00	192 62		1,205 62
" édifice des immigrés		2 75		2 75
High River, bureau de poste, etc	321 97			321 97
Jasper Park, édifice du surintendant		233 42		233 42
Lacombe, ferme expérimentale	7,520 21			7,520 21
Lethbridge, douanes et bur. des terres fédérales		313 64		313 64
" ferme expérimentale	6,384 99			6,384 99
" édifice des immigrés		774 52		774 52
" Revenu de l'Intérieur (édifice Hull)		177 67		177 67
" bureau de poste		307 92		307 92
" édifice public (nouveau)	66,181 34	20 16	30 35	66,231 85
Macleod, douanes		734 21		734 21
Medicine-Hat, bureau des terres fédérales		4 00		4 00
" édifice des immigrés		12 50		12 50
" bureau de poste, etc. (allonge)	27,047 34	600 10		27,647 44
North Cooking Lake, bureau du garde-forestier		4 04		4 04
Red-Deer, bureau de poste, etc	3,420 00	39 60		3,459 60
Rocky Mountain Park, bureau du surintendant		402 36		402 36
Strathcona, édifice des immigrés		156 75		156 75
" bureau de poste, etc	339 03	1,941 20		2,280 23
Vermilion, édifice des immigrés		21 00		21 00
Wainwright, parc des bisons, bur. du surintendant		55 85		55 85
" bureau de poste, etc	69 54			69 54
Wetaskiwin, bureau de poste, etc		694 50		694 50
Chauffage, éclairage, eau pour tous les édifices de l'Alberta (voir détails page 58)			102,331 36	102,331 36
Totaux, Alberta	641,481 40	17,677 49	102,976 97	762,135 86

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique.				
Abbotsford, édifice public		205 00		205 00
Agassiz, ferme expérimentale	7,142 71			7,142 71
Anyox, douanes		60 50		60 50
Ashcroft, bureau de poste, etc	290 41			290 41
Atlin, bureau de poste, etc	4,212 70			4,212 70
Chase, bureau de l'ingénieur de district		40 00		40 00
Chilliwack, édifice des immigrés		3 00		3 00
" bureau de poste, etc		80 75		80 75
Comox, bureau de poste, etc	2,844 13	7 75		2,851 88
Courtnay, bureau de poste, etc	325 15			325 15
Cranbrook, bureau de poste, etc	1,413 90	1,859 12		3,273 02
Cumberland, bureau de poste, etc		12 08		12 08
Duncan Station, bureau de poste, etc	13,522 91			13,522 91
Fernie, manège militaire, etc	36 00			36 00
" bureau de poste, etc		713 79		713 79
Grand-Forks, bureau de poste, etc	3,004 83	595 36		3,600 19
Greenwood, bureau de poste, etc	30,632 77			30,632 77
Invermere, ferme expérimentale	563 55			563 55
Kamloops, bureau des terres fédérales		809 99		809 99
" manège militaire	745 18			745 18
" bureau de poste, etc		476 61		476 61
Kelowna, bureau de poste, etc		47 47		47 47
Ladysmith, bureau de poste, etc		115 00		115 00
Merritt, bureau de poste, etc	298 31	3 00		301 31
Midway, gare du chemin de fer (trucks)	77 94			77 94
Mission City, bureau de poste, etc	80 57			80 57
Nanaïmo, bureau de poste, etc	1,107 61	64 85		1,172 46
Nelson, bureau de l'ingén. de district		30 00		30 00
" bureau de poste, etc		259 51		259 51
New-Hazelton, bureau de poste, etc	289 75	10 20		299 95
New-Westminster, bureau des pêcheries, etc		154 45		154 45
" bureau de poste (allonge)	39,634 32	661 77		40,296 09
" bureau de poste, pouv. des mach.			291 65	291 65
North Vancouver, manège militaire	29,570 98			29,570 98
" bureau de poste, etc		196 50		196 50
Penticton, bureau de poste	327 16	42 90		370 06
Port Alberni, bureau de poste, etc	33,489 23			33,489 23
Powell River, bureau de poste, etc	135 49			135 49
Prince-Rupert, bureau de l'ingénieur de district		70 00		70 00
" manège militaire	32,994 41			32,994 41
" édifice de détention des immigrants	4,884 47			4,884 47
" station de quarantaine	32,500 03			32,500 03
" bureau de poste, etc	4,938 65			4,938 65
Revelstoke, bureau des terres fédérales		468 26		468 26
" bureau de poste, etc		768 14		768 14
Rossland, bureau de poste	2,766 33			2,766 33
Saanichton, ferme expérimentale		25 10		25 10
Sidney, ferme expérimentale		29 65		29 65
" édifice public	3,031 00			3,031 00
Squamish, bureau de poste,	450 00			450 00
Union Bay, bureau de poste, etc	5,600 30			5,600 30
Vancouver, gare du P.C. (chambre des malles, station postale "A")	1,677 76			1,677 76
" édifice de détention (nouveau)	148,042 03			148,042 03
" bureau du surint. des dragues, D.T.P.		504 55		504 55
" manège militaire	20,663 94			20,663 94
" entrepôt de vérification	16,287 13	445 54		16,732 67
" entrepôt de vérification, pouvoir des machines			684 00	684 00
" édifice des immigrés		73 80		73 80
" agence de la Marine, etc. (édif. Empire)		238 61		238 61
" bureau du ministère du Travail		192 24		192 24
" bureau de poste	10,086 41	461 14		10,547 55
" bureau de poste, pouvoir des machines			453 90	453 90

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.				
Vancouver, bureau de poste (vieux)	9,967 19	1,632 54	....	11,599 73
" station postale "V"	8,370 50	286 50	....	8,657 00
" " "C"	45,102 87	25 90	....	45,128 77
" " "D" (sud)	115 23	....	....	115 23
" station postale n° 6 (Fairview)	....	6 90	....	6 90
Vernon, bureau de poste, etc	....	251 26	....	251 26
Victoria, bureau de l'ingénieur de district	....	661 51	....	661 51
" manège militaire	....	1,119 00	....	1,119 00
" entrepôt de vérification (édifice Ames-Holden)	149,983 02	....	....	149,983 02
" hôpital de détention des immigrés	....	139 72	236 53	376 25
" bureau de la Marine et des Pêcheries (vieil édifice des douanes)	1,429 60	426 67	....	1,429 60
" observatoire météorologique, hauteurs de Gonzales	....	....	....	426 67
" observatoire astronomique, Little Saanich	7,382 19	....	....	7,382 19
" bureau des colis postaux (édifice Belmont)	7,143 09	....	....	7,143 09
" bureau de poste (vieux) pour payer les taxes dues à la cité pour 1912-13	....	1,498 45	....	1,498 45
" bureau de poste	....	....	7,754 53	7,754 53
" bureau des messageries, colis postaux	148,155 14	1,633 94	256 96	150,046 04
Williams-Head, station de quarantaine	75,028 37	180 00	....	75,208 37
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de la Colombie-Britannique (voir les détails page 59)	....	....	119,595 56	119,595 56
Totaux, Colombie-Britannique	906,345 26	17,589 02	129,273 13	1,053,207 41
Territoire du Yukon.				
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices du Territoire du Yukon	....	....	62,771 17	62,771 17
Total, Territoire du Yukon	....	....	62,771 17	62,771 17
Edifices publics en général.				
Annonces des soumissions p. charbn, édifices fédéraux	....	....	2,964 21	2,964 21
Installations et mobilier en général (stock)	8,537 48	....	....	8,537 48
Drapeaux pour les édifices publics fédéraux	....	....	3,285 60	3,285 60
Impressions, papeterie, instrum., frais de voyages, etc.	....	....	24,353 49	24,353 49
Boîtes de triage de la malle rurale et enseig. des B.P.	141 39	....	....	141 39
Salaires des commis des travaux (résidents)	....	....	46,057 78	46,057 78
Totaux, édifices publics en général	8,678 87	....	76,661 08	85,339 95

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.					
Amherst Harbour, améliorations		17,113 89			17,113 89
Anderson's Cove, nouveau brise-lames		971 77			971 77
Annapolis Harbour, améliorations, brise-glace		15,320 00			15,320 00
Antigonish. quai		20 82			20 82
Arichat, quai de soutènement		99 57			99 57
Arisaig, prolongement du quai		1,950 68	902 59		2,853 27
Babin, anse à, quai		1,398 46			1,398 46
Baddeck, quai		624 86			624 86
Barachois, prol. du quai de direction		699 96			699 96
Bass River, quai		534 89			534 89
Battery Point, brise-lames		5,850 99			5,850 99
Bayfield Harbour, quai-brise-lames		963 00			963 00
Bay St-Laurent, havre pour les bateaux		42 50			42 50
Bear Cove (Digby) prolongement du brise-lames		3,291 09			3,291 09
Bear Cove (Co Halifax) plan incl. p. bat.		1,699 35			1,699 35
Beaver Harbour, quai		2,728 30			2,728 30
Big Harbour (Co. Victoria) quai			39 37		39 37
Belliveau, anse à, répar. du brise-lames			5,011 34		5,011 34
Black Point, quai			1,381 44		1,381 44
Blandford, brise-lames		15,603 02			15,603 02
Blue Rocks, brise-lames (Antigonish)			278 74		278 74
Bluff Head, prolong. du brise-lames		2,976 27	199 29		3,175 56
Boularderie Centre, quai			22 00		22 00
Breen's Pond, prolong. du brise-lames		1 58			1 58
Brighton, quai public		4,463 19			4,463 19
Brooklyn, brise-lames		46 06			46 06
Burrying Island (Canso) brise-lames			91 71		91 71
Caldwell's Cove, brise-lames		7,112 50			7,112 50
Canning, abords du quai		1,999 18			1,999 18
Cap Negro, (Swain's Cove (quai)		209 05			209 05
Cap Rouge, brise-lames			212 30		212 30
Caribou Ile aux, exhauss. de la chaussée		48 94			48 94
Carr's Brook, quai		320 00			320 00
Centreville (Trout Cove) brise-lames		8,886 86			8,886 86
Cheggogin, prol. des brise-lames		2,698 65			2,698 65
Cheverie, prolongement du quai		13,484 24			13,484 24
Chris Cove, brise-lames		2,992 25			2,992 25
Cole Harbour, quai		247 50			247 50
Comeau, anse à, brise-lames		15,842 40			15,842 40
Comeau, côte à—brise-lames			2,600 00		2,600 00
Cottage Cove, brise-lames		153 93			153 93
Cow Bay (Port Morien) brise-lames		4,075 76			4,075 76
Cribbin's Point, quai neuf, etc		34 63	400 00		434 63
Craigmore, brise-lames (v. Longue Point.					
Dartmouth (quais de la traverse)	2,944 05				2,944 05
Delorey's Beach, brise-lames			1 58		1 58
D'Escousse, quai			1,099 98		1,099 98
Devil's Island, brise-lames		7,960 13			7,960 13
Digby Harbour, renouvellement du quai	39,670 65		2,000 65		41,671 30
Drum Head (entrepôt)			3 90		3 90
Dublin Shore			40 09		40 09
East Berlin, brise-lames			599 90		599 90
East Bay (côte nord) quai			1,000 00		1,000 00
East Chezzetook (Crab Beach) prolongement du brise-lames		1,589 36			1,589 36
East Chezzelcook, quai		762 99			762 99
East Chezzetcook (Ile Rouge) brise-lames			1,098 72		1,098 72
East Chezzetcook, prolongement du quai et hangar		1,399 31			1,399 31
East Ferry, quai-brise-lames		7,042 27			7,042 27
Eastern Passage, brise-lames			698 91		698 91

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
East Port, Le Hebert, quai d'amarrage		1,195 65			1,195 65
East Pubnico, quai			150 90		150 90
East Ragged Island, quai			651 87		651 87
East River (Co. Pictou) amélioration	45,036 12	170,327 68			215,363 80
Ecum Secum (Co. Halifax) quai-brise-lames		2,698 84			2,698 84
Evan's Point, brise-lames		1 58			1 58
Feltzen Sud, (Spindler's Cove) brise-lames		2,122 90			2,122 90
Feltzen Sud, quai (hangar)		600 00			600 00
Finlay Point, quai			349 82		349 82
Fort Lawrence	6,897 40				6,897 40
Fox Island, prolong. du brise-lames		2,611 24			2,611 24
Fox Point, brise-lames		63 21			63 21
Freeport, brise-lames, hangar		98 32			98 32
French River, prolongement du quai		133 84			133 84
Friar's Head, enlèvement de cailloux		324 07			324 07
Gabarus Harbour, ouvrage de protect.		254 50			254 50
Glace Bay, ouvrage de protection			329 96		329 96
Goat Island, quai		69 80			69 80
Grand Etang, brise-lames			799 81		799 81
Grand Narrows, quai			1,499 94		1,499 94
Green's Harbour, brise-lames		999 48			999 48
Grosses Coques, brise-lames		2,000 00			2,000 00
Culliver's Cove, brise-lames		91 11			91 11
Gunner Cove, quai		506 02			506 02
Halifax, bassin de radoub (nouveau)	814 35	144 88			959 23
Hampton, prolong. du brise-lames		3,000 00			3,000 00
Hantsport, quai		21,870 33			21,870 33
Horton Landing, quai			906 54		906 54
Indian Harbour, quai		565 47			565 47
Indian Brook, battures			449 68		449 68
Indian Point, quai		5,027 91			5,027 91
Inverness, amélioration du havre		1,308 58			1,308 58
Iona, quai neuf			1,100 48		1,100 48
Iona, vieux quai			150 15		150 15
Irish Cove, quai			399 10		399 10
Jamesville, brise-lames		2,066 01			2,066 01
Judique (Baxter) route du quai		400 19			400 19
Kelly's Cove, prolong. du brise-lames		9,206 73	99 10		9,305 83
Krant Point, prolongement du quai		416 33			416 33
L'Ardoise, brise-lames			199 86		199 86
L'Ardoise, ouvrage de protection			320 00		320 00
Little Harbour (Co. Pictou), quai		18 50			18 50
Little Harbour (Lunenburg)	8,016 16				8,016 16
Little Bass River, quai		2,348 09			2,348 09
Little Tancook, prolongement du brise-lames, etc		33 92			33 92
Liverpool	16,377 62				16,377 62
Livingston's Cove, quai			1,599 90		1,599 90
Lockeport (Co. Shelburne) ouvrage de protection	17,306 49		936 76		18,243 25
Long Cove, brise-lames		1,199 80			1,199 80
Long Point (Lunenburg Co.) brise-lames		134 44			134 44
Long Point (Craigmore Co., Inverness), brise-lames			199 60		199 60
Lower Burlington, quai		2,573 00			2,573 00
Lunenburg, améliorations du port	11,025 80	19 32			11,045 12
McAra's Brook, débarcadère des bateaux		799 97			799 97
McNair, anse, quai-brise-lames			398 64		398 64
Mabou Bridge, agrandissement du quai		2,067 00			2,067 00
Maitland, quai de la traverse		991 90			991 90
Malagash, quai			946 85		946 85
Malignant Cove, brise-lames		950 13			950 13

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle Ecosse—Suite.					
Marble Mountain, quai, (entrepôt)		246 47			246 47
Margaree Harbour, brise-lames	12,574 93		4,031 00		16,605 93
Margaretville, brise-lames			99 02		99 02
Marion Bridge, quai			16 95		16 95
Meat Cove, brise-lames		537 84			537 84
Meteghan, brise-lames			504 54		504 54
Meteghan, rivière, brise-lames			442 37		442 37
Middle River, barrage de direction		400 00			400 00
Middle River (inférieure) barrage de dir.		350 64			350 64
Mill Cove, prolong. du brise-lames	1,714 99	293 46			2,008 45
Mill Creek, brise-lames et quai		3,999 90			3,999 90
Mira, traverse de, quai		855 42			855 42
Mochelle, quai		71 32			71 32
Morden, brise-lames			24 50		24 50
Mosher's Bay, brise-lames		2,960 50			2,960 50
New Harbour, brise-lames			992 46		992 46
Newport Landing, prolongem. du quai		3,533 93			3,533 93
Noel, quai-brise-lames			1,499 26		1,499 26
North Belleville, quai		210 20			210 20
North Gut (goulet du nord, Ste-Anne, q.)			299 84		299 84
North West Cove (v. Tancook Island).					
Ogden's Pond, éperon du quai, etc		1,886 30			1,886 30
Osburn, prolongemt. du brise-lames		4,997 90			4,997 90
Owl's Head, brise-lames, prolongem. du quai		1,799 87			1,799 87
Paarsborough	4,881 30				4,881 30
Parker's Cove, prolong. du brise-lames		6,672 91			6,672 91
Peggy's Cove, brise-lames		1,430 86			1,430 86
Pembroke, brise-lames			974 86		974 86
Pereaux (Delhaven) quai			200 00		200 00
Petit de Grat	8,000 34				8,000 34
Picket Pier, (quai)			1,000 00		1,000 00
Pictou, ile de, quai (ouest.)			1,200 00		1,200 00
Piper's Cove, brise-lames, quai		377 25			377 25
Plaster (Baddeck) quai		29 00			29 00
Pleasant Bay, quai		120 00			120 00
Portepique, quai			749 37		749 37
Port Beckerton, quai (clôture)		25 15			25 15
Port Clyde, quai		1,199 55			1,199 55
Porter's Lake, chenal des bateaux jusqu'à Three Fathom Harbour		299 32			299 32
Port Hastings, abords du quai		896 03			896 03
Port Hawkesbury	6,595 36				6,595 36
Port Hood, quai	6,538 72		5,199 11		11,737 83
Port Joli, prolong. du brise-lames		2,971 09			2,971 09
Port Maitland, brise-lames			954 59		954 59
Port Mulgrave	7,357 92				7,357 92
Port Phillip, quai			230 75		230 75
Port Wade, quai			4,000 00		4,000 00
Portuguese Cove, plan incliné p. bateaux		398 54			398 54
Pugwash, quai			2,200 04		2,200 04
Rainy Cove, quai		1,999 99			1,999 99
Rays Creek, quai			619 38		619 38
Rivière Hébert, quai			253 41		253 41
Round Hill, quai			274 12		274 12
Round Island, Mira Bay, brise-lames		236 07			236 07
Ste-Anne (goulet-nord) quai, (voir North Gut.)					
St-Joseph, brise-lames, (Co. Inverness).			413 73		413 73
Salmon River (comté de Digby, prolongement du brise-lames		2,490 84			2,490 84
Salmon River (Co. Cap-Breton) quai.		784 56			784 56
Sandy Cove, brise-lames			771 07		771 07
Sandford, brise-lames		3,914 87	3,075 12		6,989 99

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Saw Pit, quai			48 28		48 28
Seaforth, brise-lames		8,451 01			8,451 01
Shad Bay, brise-lames		2,352 64			2,352 64
Shag Harbour, quai			411 36		411 36
Sheet Harbour, passage, quai		1,993 72			1,993 72
Shelburne, quai (hangar)		1,516 71			1,516 71
Short Beach, brise-lames			30 26		30 26
Sight Point, quai			103 26		103 26
Skinner's Cove, havre pour les bateaux		314 32			314 32
Smith's Cove, brise-lames	5,047 30	1,019 87			6,067 17
Smiley's Point, brise-lames			14 46		14 46
South Bay, Ingonish, prol. du quai		450 44			450 44
South Cove (Co Victoria) hangar à fret		147 21			147 21
South Ingonish, prol. du quai		2 40			2 40
South Lake (Lakevale) ouvrage de prot.		2,194 97			2,194 97
Spanish Ship Bay, quai		679 75			679 75
Spindler's Cove (voir Feltzen)					
Spry Bay Sud (Henley) quai		3,188 50			3,188 50
Spry Bay (Leslie) quai			1,205 25		1,205 25
Sterling Brook, quai	440 58	33 30			473 88
Stony Island, brise-lames		1,594 51			1,594 51
Summerville, quai			517 93		517 93
Surette, Ile, (Co. Yarmouth), quai			215 00		215 00
Swim's Point, quai	2,424 10		449 93		2,874 03
Sydney, havre de:—					
Batture sud (ouvrage en caisson)		566 25			566 25
Quai Whitney		748 34			748 34
Tancook, Ile, brise-lames à l'anse Nord Ouest		408 43			408 43
Tangier, prolongement du quai		4,259 22			4,259 22
Terence Bay, prolongement du quai		2,698 43	138 32		2,836 75
The Thrum (Port Latour Sup) ouvrage de protection			125 00		125 00
Tidnish, quai			1,042 10		1,042 10
Tracadie, havre, améliorations		31 37			31 37
Trout Cove (voir Centreville					
Turner, Ile (Co. Halifax) quai			5 74		5 74
Upper Prospect, prolong. du brise-lam		2,684 32	95 56		2,779 88
Victoria Bridge, quai, (entrepôt)		91 52			91 52
Vogler's Cove, brise-lames et plan incliné pour les bateaux		1,156 19			1,156 19
Walton, prolongement du quai		9,590 01			9,590 01
West Arichat, brise-lames	3,676 31		1,199 61		4,875 92
West Chezzetcook, brise-lames		879 87			879 87
West Dover, brise-lames		237 82			237 82
Western Shore, quai		84 79			84 79
Western Head, (Co. Queen) prolongement du brise-lames			192 54		192 54
West Head, (Ile du Cap Sable), prolongement du brise-lames		699 98			699 98
West Wood Harbour, prol. du quai		2,984 35			2,984 35
Weymouth, Harbour	2,337 27				2,337 27
White Head, entrepôt			10 00		10 00
White Point, brise-lames		417 67			417 67
Whitewaters, quai			25 00		25 00
Whycocomagh, quai (entrepôt)	473 19		16 20		489 39
Willow Cove, élargiss. du chenal, etc		2,995 60			2,995 60
Windsor, amélior. du havre	1,911 50		866 95		2,778 45
Wolfville, quai et améliorations du havre		56 15			56 15
Yarmouth, havre	4,038 40	4,227 28			8,265 68
Young's Cove, brise-lames		3,984 97			3,984 97
Dépenses générales	7,881 47			11,115 29	18,996 76
Total, Nouvelle-Ecosse	223,982 32	499,209 31	67,933 03	11,115 29	802,239 95

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile du Prince-Edouard.					
Alberton, quai			1,983 12		1,983 12
Bay Fortune, brise-lames			1,995 87		1,995 87
Bayview, quai	874 46		940 73		1,815 19
Belfast, quai	3,201 45		1,902 76		5,104 21
Belle-Rivière	12,255 15				12,255 15
Bonshaw, (voir West-River)					
Cardigan, quai de la traverse	8,524 17	7,757 00			16,281 17
China Point, quai			253 21		253 21
Charlottetown, havre	20,408 26				20,408 26
Clifton, quai			1,161 83		1,161 83
Cooper's Shore (port Hill) prol. du quai		2,088 15			2,088 15
Cove Head, prol. du barrage		2,502 50			2,502 50
East River (quai McConnell)	674 51				674 51
Franklyn Point (North River)	748 51	15,602 50			16,351 01
French River, quai	4,065 73				4,065 73
Georgetown, quai	274 90				274 90
Graham's Pond, reconstruction du brise-lames		1,491 82			1,491 82
Grande-Rivière, quai de la traverse	1,590 49	1,434 26			3,024 75
Hurd's Point, quai			286 52		286 52
Higgins Shore, quai			149 99		149 99
Kier's Shore, quai			114 91		114 91
Little Sands, quai		18,767 12			18,767 12
McArthur's Landing (West River)		566 66			566 66
McAuley's Shore (voir Pinette Bay)					
Miminegash Harbour, réparations à			999 22		999 22
Montague, quai Lambert			123 53		123 53
Mount Stewart, quai			174 75		174 75
Murray Harbour (South River)	9,396 43				9,396 43
New London, travaux du havre			1,076 18		1,076 18
North Lake, havre des bâteaux		37 05			37 05
North River, quai du pont		3,722 50			3,722 50
North River (voir Franklyn Point)					
Panmure Island, tête du quai		998 36			998 36
Pinette Bay (McAuley's Shore) quai		7,630 50			7,630 50
Pownal, quai			335 33		335 33
Rocky Point, quai		13,600 00			13,600 00
Rustico Harbour, ouvrage de protection	12,920 39	1,971 30			14,891 69
Souris Harbour, prolong. du quai		103,548 00			103,548 00
Stanley Bridge	1,696 70				1,696 70
Steven's Pier, Montague, reconstruction du quai		998 42			998 42
Tignish Harbour, quai		1,232 54			1,232 54
Tracadie, brise-lames		2,079 38			2,079 38
Vernon River	326 95				326 95
Victoria, Crapaud, quai	4,698 81	1,392 56			6,091 37
West River, quai à Banshaw	252 51				252 51
West River, quai à McEachern		638 81			638 81
Wood Island, prolong. du brise-lames		7,165 00	372 82		7,537 82
Dépenses générales	3,940 75			2,861 40	6,802 15
Totaux, Ile du-Prince-Edouard	85,850 17	195,224 43	11,870 77	2,861 40	295,806 77
Nouveau-Brunswick.					
Anderson's Hollow, quai-brise-lames			2,305 74		2,305 74
Back Bay, quai			38 50		38 50
Bathurst, améliorations du havre	122,815 57				122,815 57
Baie du vin, quai			6,106 01		6,106 01
Beaver Harbour, quai			84 80		84 80
Black River	994 94				994 94
Boar's Head (voir rivière Mills)					

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite.					
Bouctouche, prolongement des ouvrages de protection de la plage, brise-lames..	35,155 37	2,501 58	....	....	37,656 95
Burnt Church, quai....................	....	....	24 00	....	24 00
Campbellton..........................	19,744 09	....	....	....	19,744 09
Campbellton, quai en eau profonde—....	....	19 57	....	....	19 57
Campbellton, quai de la traverse........	....	....	777 95	....	777 95
Cap Bold, quai-brise-lames..............	....	....	3,543 96	....	3,543 96
Caraquet.............................	770 25	....	....	....	770 25
Chamberlain Landing (v. Stonehaven).	....	....	....	....	....
Chance Harbour, quai..................	....	250 00	....	....	250 00
Chatham, quai.........................	5,477 93	142 34	....	....	5,620 27
Chockfish, brise-lames..................	....	....	912 32	....	912 32
Chocolate Cove, (Deer Island, quai)....	26,646 87	....	....	....	26,646 87
Cocagne, quai.........................	....	7,350 03	....	....	7,350 03
Cole's Island, rivière St-Jean............	803 14	....	....	....	803 14
Dalhousie, brise-lames (réclamat. de T. P. Charleson.........................	....	641 56	....	....	641 56
Dalhousie, quai de la traverse...........	....	....	481 96	....	481 96
Dalhousie, havre.......................	2,363 86	....	....	....	2,363 86
Dingee Creek, battures..................	5,688 85	....	....	....	5,688 85
Dipper Harbour, brise-lames (réclamation de T. P. Charleson................	....	3,264 78	....	....	3,264 78
Dorchester, quai........................	....	2,948 00	....	....	2,948 00
Douglas Harbour (Co. Queen)............	1,598 43	....	....	....	1,598 43
Durham, quai (rivière St-Jean)..........	592 56	1,706 57	....	....	2,299 13
Dykeman, battures......................	7,411 71	....	....	....	7,411 71
Edgett's Landing, quai..................	....	1,356 79	....	....	1,356 79
Ferme expérimentale (en bas du quai de Fredericton).......................	....	56 27	....	....	56 27
Fairhaven, tête du quai.................	....	4,564 00	....	....	4,564 00
Fredericton...........................	7,790 35	....	....	....	7,790 35
Gooseberry Cove, quai..................	....	682 43	....	....	682 43
Grande Anse, nouvel éperon du quai.....	....	274 74	....	....	274 74
Grandigue............................	1,047 94	....	....	....	1,047 94
Great Salmon River, brise-lames.......	....	....	147 75	....	147 75
Green Point (Beresford) brise-lames....	....	284 40	....	....	284 40
Grimross, canal (Co. Queen)............	14,366 59	....	....	....	14,366 59
Harvey Bank, quai......................	....	2,073 46	....	....	2,073 46
Humphrey, (Co. Queen).................	2,801 86	....	....	....	2,801 86
Kouchibongouac, travaux du hâvre......	....	1,998 53	....	....	1,998 53
Leonardville, quai, plan incliné flottant	....	332 46	....	....	332 46
Little Aldouane........................	100 12	....	....	....	100 12
Little Black River, quai................	6,224 04	1,649 16	....	....	7,873 20
Little Dipper Harbour, brise-lames.....	....	8,765 79	....	....	8,765 79
Loggieville, quai.......................	....	....	42 35	....	42 35
Lord's Cove, quai......................	....	665 31	....	....	655 31
Lorneville, quai-brise-lames............	....	642 45	....	....	642 45
McDonald's Point (Co. Queen)..........	4,039 93	....	....	....	4,039 93
Main River, quai (Co. Kent.)...........	....	....	569 92	....	569 92
Maquapit, lac..........................	6,400 45	....	....	....	6,400 45
Martin's Head, ouvrage de protection....	....	1,934 41	....	....	1,934 41
Mill's Point, quai.......................	....	299 62	....	....	299 62
Millerton, quai.........................	249 01	....	....	....	249 01
Miramichi, rivière Nord-Ouest..........	5,792 61	....	....	....	5,792 61
Miramichi, rivière Sud-Ouest...........	2,237 24	....	....	....	2,237 24
Miscou, quai...........................	....	520 67	....	....	520 67
Newcastle, nouveau quai................	....	4 13	....	....	4 13
Oak Point.............................	8,144 14	....	....	....	8,144 14
Petite Lamèque, quai..................	....	1,869 78	....	....	1,869 78
Petit-Rocher, brise-lames...............	....	....	250 75	....	250 75
Portage River, brise-lames..............	....	2,548 70	....	....	2,548 70
Quaco, brise-lames.....................	....	....	452 21	....	452 21
Quaco, quai............................	....	3,150 00	....	....	3,150 00
Rexton...............................	448 28	....	....	....	448 28

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite.					
Richiboucton, plage de, prolongement des brise-lames		23,934 67			23,934 67
Richibouchon, cap, brise-lames		1,785 63			1,785 63
Richiboucton, quai		1,178 96			1,178 96
River Mills (Boar's Head)	1,248 76				1,248 76
Rivière Ste-Croix	1,273 68				1,273 68
Rivière St-Jean et ses tributaires—					
Baker Brook $ 299 70					
Baker, lac 98 03					
Bear Brook 199 00					
Grand Falls 200 00					
Grande-Rivière 405 41					
Rivière-Verte 654 94					
Iroquois, rivière aux 510 34					
Muniac, rapides 130 00					
Rivière Quisibus 100 80					
Red Rapids 203 05					
Riley Brook 422 63					
Rocky Brook 99 39					
St-François, chenal 300 57					
Siegas, rivière 149 00					
Tobique, rivière 1,924 90					
Truite, rivière à la 397 39					
Dépenses générales 1,101 73					
		7,197 48			7,197 48
Rivière St-Jean, quais en marée—					
Bedford $ 230 06					
Evandale 4,376 00					
Fredericton 3,562 75					
Hatfield's Point 8,639 86					
Huestis Landing 6,918 37					
McAllisters 18 00					
Seeleys 49 13					
White's Bluff 9,289 00					
		33,083 17			33,083 17
Rivière St-Louis (inférieure)	1,005 42				1,005 42
St Andrews, quai	998 14		238 00		1,236 14
St-Charles (Co. Kent) plans inclinés		65 00			65 00
St-Charles (Co. Kent) bassins pour chal.	1,301 46	378 36			1,679 82
St-George, quai	2,237 79		1,190 17		3,427 96
St-Jean, port de—					
Beacon Bar	566,353 21				566,353 21
Chenal	69,092 63				69,092 63
Courtenay, baie	767,648 26	285,839 81			1,053,488 07
Foul Ground	6,097 01				6,097 01
Germain, rue, Slip		681 83			681 83
Navy Island, Bar, Slip Nelson	4,402 10				4,402 10
Negro Point, prol. du brise-lames		2,371 06			2,371 06
Partridge, Island, stat. de quarantaine		125 12			125 12
Marché Sud, quai		6,386 87			6,386 87
Port d'hiver, bassins		256 15			256 15
St-Jean ouest, quais en eau profonde, etc.	26,461 97				26,461 97
St-Jean, ouest, remplissage		454,751 38			454,751 38
St-Jean ouest, jetées		137,625 89			137,625 89
St-Jean ouest, galeries d'expédition		709,474 80			709,474 80
St-Jean ouest, ligne de tuyaux		13,804 40			13,804 40
St-Jean ouest, hangars permanents		6,666 69			6,666 69
St-Jean ouest, hangars temporaires		39,961 80			39,961 80
St-Martin (quaco ouest)			712 51		712 51
Sackville, (vieux) quai		2,088 56			2,088 56
Seal Cove (Grand Manan) quai brise-lames		23,440 75			23,440 75
Shédiac, île, quai		3,491 83			3,491 83
Shippegan, quai de la traverse		107 95			107 95

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite.					
Shippigan Gully, brise-lames	5,416 30	4,514 91			9,931 21
Shippigan, quai			1,693 98		1,693 98
Stonehaven, brise-lames			1,124 12		1,124 12
Stonehaven, (Chamberlain Landing)		454 91			454 91
Starkey, rivière St-Jean	352 92				352 92
Tabusintac, élargissement du quai			1,600 00		1,600 00
The Range (Co. Queen)	525 90				525 90
Thomas Creek, ouvrage de protect		470 31			470 31
Tracadie, brise-lames, etc		109 83			109 83
Upper Derby, quai		121 45			121 45
Webster, quai	1,949 91				1,949 91
Welsh's Cove (Mace's Bay) brise-lames		13,315 49			13,315 49
Welshpool, (Campobello) quai			41 91		41 91
Westfield, quai à l'eau haute		476 24			476 24
West Quaco (voir St-Martin)					
White's Cove (Co. Queen)	681 72				681 72
Wilson, plage de (Campobello) quai			1,261 03		1,261 03
Woodberry's Cove, quai		1,078 16			1,078 16
Woodward's Cove, brise-lames		12,291 00			12,291 00
Young, Cove (Co. Queen)	481 21				481 21
Dépenses générales	7,290 23			18,160 23	25,450 46
Totaux, Nouveau-Brunswick	1,754,524 75	1,841,617 99	21,999 94	18,160 23	3,636,302 91
Québec.					
Amherst, quai, Iles de la Madeleine	20,191 63	9,810 18			30,001 81
Anse à Beaufils, amélior. du havre		2,970 97			2,970 97
Anse à Fougère, enlèv. de cailloux		40 23			40 23
Anse à Gills, quai			1,500 00		1,500 00
Anse à la Grosse Roche (v. Grosse Roche)					
Anse à la Louise, enlèv. de cailloux		154 00			154 00
Anse à l'Eau (voir Tadoussac)					
Anse à l'Islet, quai		439 28			439 28
Anse à Simon, quai		103 40			103 40
Anse aux Gascons, prolong. du quai		5 10			5 10
Anse aux Griffons, quai de direction		842 61			842 61
Anse à Valleau, enlèv. de cailloux		40 00			40 00
Anse St-Jean, quai		2,499 68	1,999 67		4,499 35
Aylmer (lac Deschenes) quai	1,075 17		10 00		1,085 17
Baie des Rochers, quai			639 18		639 18
Baie St-Paul (cap aux Corbeaux) quai			5,993 19		5,993 19
Barachois de Malbaie, amélioration du havre		4,074 23			4,074 23
Batiscan, quai	4,381 84	11,045 51			15,426 85
Beauport, quai	6,856 02				6,856 02
Becancour, quai	3,421 80	98 08			3,519 88
Beloeil (voir riv. Richelieu)					
Beloeil, village de, quai		4,396 33			4,396 33
Bergeronnes, quai	537 42	1,115 51			1,652 93
Bersimis, quai		1,933 79			1,933 79
Berthier (en bas) quai			1,499 65		1,499 65
Berthierville, quai	1,879 71				1,879 71
Berthierville, d'Autray	396 81				396 81
Bic, quai à la Pointe à Coté			109 98		109 98
Boucherville, ouvrage de protection		1,280 25			1,280 25
Brèche à Manon, elèvem. des cailloux		39 87			39 87
Bryant's Landing, prol. du quai		3,088 90			3,088 90
Buckingham (rivière du Lièvre)	1,006 90		30 00		1,036 90
Cacouna, quai		4,356 26			4,356 26
Cacouna, quai de l'est		2,000 05			2,000 05
Cannes de Roches, prol. du brise-lames		2,032 38			2,032 38
Cap à l'Aigle, prol. du quai		28,637 71			28,637 71

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Cap Chat, prol. du quai de direct.		237 90			237 90
Cap de la Madeleine, prol. du quai		27,313 49			27,313 49
Cap St-Ignace, quai			143 00		143 00
Cap Santé, quai			906 28		906 28
Chambly	2,030 57				2,030 57
Chambord, quai			550 00		550 00
Champlain, quai			1,034 44		1,034 44
Chandler, quai		78 93			78 93
Château Richer, prol. du quai		4,917 51			4,917 51
Chicoutimi, bassin, quai		127 69			127 69
Chicoutimi, prol. du quai	4,502 58	182 04	4,988 42	1,342 50	11,015 54
Clarke City (Sept Iles) quai		7,759 37			7,759 37
Cloridorme, enlèv. de cailloux		49 92			49 92
Contrecoeur, ouvrages de protection		2,029 55		19 56	2,049 11
Côteau Landing, quai		2,799 41			2,799 41
Côte Ste-Catherine, quai		2,185 77			2,185 77
Cross Point, agrandissem. du quai		1,831 12			1,831 12
Deschambault, quai			1,166 89		1,166 89
Desjardins, quai			1,000 09		1,000 09
Devine's Point, rivière du Lièvre	337 50				337 50
D'Israeli, tête du quai			501 51		501 51
Doucet's Landing	1,167 39				1,167 39
Douglastown, prolong. du quai-brise-lames		3,871 78			3,871 78
East Templeton, quai			5 25		5 25
Echafaud Basque, enlèv. de cailloux		499 70			499 70
Escoumains, quai			1,666 24		1,666 24
Fabre, quai			99 98		99 98
Fassett, brise-glace (rivière Ottawa)		206 50			206 50
Father Point (Pointe-au-Père) quai			699 22		699 22
Ferme Neuve, mur de revêtement		2,878 12			2,878 12
Fort Coulonge, quai		480 50			480 50
Fort William, quai			100 00		100 00
Fraserville (v. Riv. du Loup en bas)					
Gaspé, quai en eau profonde			65 00		65 00
Georgeville, prolongement du quai		507 25			507 25
Grandes et Petites Bergeronnes, enlèvement de cailloux		2,000 62			2,000 62
Grande Entrée, brise-lames (Iles de la Madeleine		6,175 60			6,175 60
Grands Méchins, prolongement du quai		26 25			26 25
Grand'Mère, barrage		53 30			53 30
Grande-Rivière de Gaspé, quai		6,276 58			6,276 58
Grenville	364 83				364 83
Grindstone (Iles de la Madeleine) brise-lames		1,540 39			1,540 39
Grondines, quai			1,625 55		1,625 55
Grosse Ile (Iles de la Madeleine) brise-lames		3,164 55			3,164 55
Grosse-Ile, station de quarantaine, prolongement des quais		11,593 62			11,593 62
Grosse Roche, prolong. du quai		3,584 43			3,584 43
Harrington Harbour, prol. du quai		77 25			77 25
Havre aux Maisons (Iles de la Madeleine) réparation du quai			1,078 92		1,078 92
Honfleur Landing, quai		500 83			500 83
Hopital, baie de l', (Iles de la Madeleine) brise-lames		1,285 83			1,285 83
Hudson, quai	319 48				319 48
Hull, quai			171 60	152 00	323 60
Hunterstown, (Maskinongé) ouvrages de protection		470 60			470 60
Ile-aux-Coudres, prolong. du quai	689 56	20,717 28			21,406 84
Ile-aux-Coudres (vieux quai)			77 57		77 57

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Ile aux Grues, quai (côté nord)			2,498 71		2,498 71
Ile aux Grues, quai (côté sud)			2,525 86		2,525 86
Ile Cadieux	1,621 03				1,621 03
Ile Perrot, Sud, quai		4,876 01			4,876 01
Ile Verte, quai			3,498 30		3,498 30
Ile Verte, quai à Auguste Michaud		499 98			499 98
Ile Verte, N.-D. des Sept Douleurs, quai		1,994 07			1,994 07
Knowlton Landing, reconst. du quai		8,559 34			8,559 34
Lachine, quai		179 90			179 90
Lac Kenomamiskish, quais		1,537 06			1,537 06
Lac St-Jean, arpentage pour barrage à la Grande-Décharge		2,862 74			2,862 74
La Lancette, quai		500 37			500 37
Lanoraie, prol. du quai		1,335 00			1,335 00
Lanoraie, reconst. du quai		2,972 00			2,972 00
Laprairie, ouvrage de protection		55,076 40			55,076 40
Lauzon, bass. de radoub (voir Lévis)					
Lavaltrie, quai			812 00	35 88	847 88
Les Eboulements, quai			5,493 34		5,493 34
Les Ecureuils, quai			796 63		796 63
Lévis, quai en eau profonde		42,298 58			42,298 58
Lévis, bassin de radoub (bassin Lorne)	741 60			17,711 85	18,453 45
Lévis, Lauzon, bassin de radoub, (neuf)		296,206 34			296,206 34
L'Islet, prolongem. du quai—		5,133 60	10,160 00		15,293 60
Long Rapids (Rivière du Lièvre.)	4,411 34				4,411 34
Longueuil, quai	11,776 52				11,776 52
Lotbinière, quai			36 33	24 75	61 08
Magog, quai			999 94		999 94
Malbaie, quai		22,907 50			22,907 50
Manche d'Epée, enlèv. de cailloux		48 20			48 20
Maria, quai			11 05		11 05
Maskinongé	965 94				965 94
Masson, quai			51 00		51 00
Matane, prolongement du quai-brise-lames		101 44			101 44
Megantic, reconst. du quai		5,672 30			5,672 30
Miguasha, quai			599 24		599 24
Mille Vaches, prol. du quai		758 08			758 08
Mission, Pointe de la	8,555 72				8,555 72
Mission, rapides de la (Riv. du Lièvre.)	1,782 42				1,782 42
Mistook, quai			1,656 16		1,656 16
Montmagny, prolongement et réparation du quai		6,936 80	53 40		6,990 20
Montmagny, mur de protection au coté nord-est du bassin	1,419 43	4,508 14			5,927 57
Montréal, cale-sèche				101,636 50	101,636 50
Murray Bay, (Malbaie) prol. du quai	2,679 55	38,265 94			40,945 49
Natashquan, prol. du quai		2,272,25			2,272 25
New Richmond, quai			157 80		157 80
Nicolet, construc. d'une jetée					
Nicolet, sur le coté est de la rivière		4,115 17			4,115 17
Nicolet, quai		10,655 35	158 40		10,813 75
Nominingue, quai		1,643 49			1,643 49
Norway Bay, quai (Rivière Ottawa)			60 75		60 75
Notre Dame de la Salette (voir Rivière du Lièvre					
Notre Dame duLac, quai neuf		4,448 40			4,448 40
Notre Dame du Lac, réparations du quai			972 83		972 83
Papineauville	978 21		5 00		983 21
Paspébiac, quai			250 53		250 53
Percé, quai		1,025 00			1,025 00
Peribonka (voir rivière Peribonka)					
Petit débarquement, quai		741 51			741 51
Petite Rivière Est, brise-lames		41 00			41 00

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personeel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Petit Saguenay, hangar sur le quai		828 73			828 73
Petite Tourelle, enlèvement des cailloux		40 50			40 50
Piché, Pointe (voir Pointe Piché)					
Pierreville Mills	1,304 40				1,304 40
Pierreville, quai			656 11		656 11
Pointe à Brousseau, quai		1,927 57			1,927 57
Pointe à Elie, brise-lames (Iles de la Madeleine)		571 49			571 49
Pointe à la Loupe (voir St-Eloi)					
Pointe aux Esquimaux, quai			1,313 58		1,313 58
Pointe aux Trembles (Portneuf) quai			1,486 59		1,486 59
Pointe Claire, quai				150 00	150 00
Pointe Jaune, enlèvem. de cailloux		39 92			39 92
Pointe Madeleine	1,043 50				1,043 50
Pointe Piché, quai (Timiskaming)		1,501 23			1,501 23
Port au Saumon	1,218 66				1,218 66
Portneuf (Saguenay) quai			671 11		671 11
Poupore (Riv. du Lièvre) quai de direct.		15,361 51			15,361 51
Québec, Havre de, améliorations de la navigation	2,175 42	135,912 91			138,088 33
Quyon, quai	1,976 77	8,026 78			10,003 55
Repentigny, quai			15 50		15 50
Rigaud, quai		2,451 07			2,451 07
Rimouski, havre de, améliorations		50,156 34			50,136 34
Rimouski, quai		3,559 53		953 49	4,513 02
Rivière aux Mulets (Argenteuil), améliorations		1,194 31			1,194 31
Rivière aux Renards, quai		7,092 03			7,092 03
Rivière Batiscan, quai		596 54			596 54
Rivière Blanche, quai (Co. Rimouski)		6,800 42			6,800 42
Rivière Cariboiquai (Saguenay)		167 25			167 25
Rivière Chateauguay, barrages		2,257 81			2,257 81
Rivière Claude, enlèv. de cailloux		39 93			39 93
Rivière des Prairies, améliorations de la navigation (arpentage)		560 35			560 35
Rivière des Prairies, réclamation de Morrow & Beatty		1,692 90			1,692 90
Rivière des Vases, prol. du quai		1,499 87			1,499 87
Rivière du Lièvre, écluse				3,731 95	3,731 95
Rivière du Lièvre, quais—					
Brewer, quai flottant de			85 50		85 50
Buckingham (hangar)			17 79		17 79
Glen Almond, débarcadère flottant			69 75		69 75
High Falls, quai		1,466 77			1,466 77
N.-D. de la Salette, débarc. flottant	246 34		1,456 61		1,702 95
N.-D. du Laus, débarcadère flottant		155 57			155 57
Poltimore, débarcadère flottant			23 00		23 00
Rivière du Loup, améliorations et répartitions du quai (Fraserville)	2,706 93	1,355 42			4,062 35
Rivière du Moulin, ouvrages de protect.		5,022 40			5,022 40
Rivière du Sud, ouvrages de protect.		5,007 86			5,007 86
Rivière Gatineau, prot. du rivage		3,125 26			3,125 26
Rivière la Loutre	299 25				299 25
Rivière la Pipe, quai			1,794 30		1,794 30
Rivière Ouelle, quai			4,005 74		4,005 74
Rivière Péribonka, barrages de direct.		993 59			993 59
Rivière Richelieu, à Beloeil	216 28		681 12	185 17	1,082 57
Rivière Richelieu, à St-Jean			164 74	47 73	212 47
Rivière Saguenay	5,042 46				5,042 46
Rivière St-Maurice, Grandes Piles à la Tuque	1,088 31				1,088 31
Rivière St-Maurice, pontons		223 39			223 39
Rivière St-Maurice, hangar sur le quai		347 07			347 07
Rivière Verte, ouest, prol. du quai		1,862 53			1,862 53

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Roberval (Lac St-Jean) achèvement du brise-lames		7,883 18			7,883 18
Roberval (Lac St-Jean) quai	2,612 61	900 06			3,512 67
Ruisseau à la Loutre, prol. du quai		4,953 09			4,953 09
Ruisseau à la Patate, enlèv. de cailloux		40 35			40 35
Ruisseau à Sern, quai			1,495 23		1,495 23
Ste-Adelaïde de Pabos. brise-lames		1,546 06			1,546 06
St-Alexis, baie des Ha! Ha!	1,118 02		3,006 73		4,124 75
St-André de Kamouraska, quai			287 85		287 85
St Andrews, East	2,835 14				2,835 14
St-Alphonse, prol. du quai		60 50			60 50
St-Anicet, quai			305 74		305 74
Ste-Anne de Beaupré, quai		27,113 85			27,113 85
Ste-Anne de Bellevue, quai	4,132 88	4,305 13			8,438 01
Ste-Anne de la Perade, ouvrage de prot.		4,280 01			4,280 01
Ste-Anne du Saguenay, quai		678 80	474 44		1,153 24
Ste-Anne des Monts, améliorations du havre à l'embouchure de la grande Rivière Ste-Anne		2,788 99			2,788 99
Ste-Anne des Monts, quai		35,368 60			35,368 60
St-Antoine de Richelieu, quai et hangar	378 00	3,468 09			3,846 09
St-Antoine, Station, quai		3,465 02			3,465 02
Ste-Cécile du Bic, quai		2,125 43			2,125 43
St-Charles Borromée, enlèvement de cailloux		50 00			50 00
St-Charles de Caplan, quai			100 09		100 09
Ste-Clothilde de Chateauguay (Grand Marsh) améliorations		4,985 42			4,985 42
Ste-Croix, prolongement du quai		95 25		10 00	105 25
St-Denis, quai (Rivière Richelieu)	2,785 78				2,785 78
St-Eloi, (Pte à la Loupe) débarcadère	999 37				999 37
Ste-Emelie (Leclercville) quai		2,244 36			2,244 36
Ste-Famille, Ile d'Orléans, quai (vieux)			1,486 32		1,486 32
St-Fidèle, quai			1,970 99		1,970 99
St-François, Ile d'Orléans (nord) quai.					
St-François, Ile d'Orléans (Sud) quai			1,730 69		1,730 69
St-François du Lac, quai			3,465 03		3,465 03
St-Fulgence, quai			85 00		85 00
St-Gédéon, quai			247 80		247 80
Ste-Geneviève de Batiscan, quai		698 92	1,439 36		2,138 28
St-Georges de Malbaie, brise-lames		1,744 42	103 23		1,847 65
St-Germain de Kamouraska, quai		3,401 25			3,401 25
St-Godefroy, brise-lames		31 00			31 00
St-Grégoire de Montmorency, quai			600 00		600 00
St-Hilaire, quai de protection		4,915 01			4,915 01
St-Ignace, quai		1,007 06			1,007 06
St-Ignace de Loyola, quai		1,500 35			1,500 35
St--Irénée les Bains, quai		3,490 75	3,588 56		7,079 31
St-Jean des Chaillons, quai		2,796 43			2,796 43
St-Jean des Piles	4,434 45				4,434 45
St-Jean, Ile d'Orléans, prolong. et réparations du quai		61 05	2,246 02		2,307 07
St-Jean Port Joli, prol. du quai		8,894 95			8,894 95
St-Jérôme, prolongement du quai	690 50	2,099 00			2,789 50
St-Joseph de Sorel, quai (hangar)		1,056 83			1,056 83
St-Justin, ouvrage de protection		1,967 86			1,967 86
St-Lambert, mur de revêtement			306 15		306 15
St-Laurent, Ile d'Orléans, quai			4,226 92	132 50	4,359 42
St-Louis de Gonzague	6,030 22				6,030 22
St-Majorique, abords du quai		7,544 36			7,544 36
St-Marc, répar. au quai et au br.-lames.			146 90		146 90
St-Mathias, quai			10 00		10 00
St-Mathieu (comté de Rimouski)	1,762 33				1,762 33
St-Michel de Bellechasse, quai			1,997 97		1,997 97

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.					
St-Nicholas, quai			4,672 64		4,672 64
St-Roch des Aulnaies, prol. du quai		2,822 50			2,822 50
St-Roch de Makinac	1,096 00				1,096 00
St-Romuald, enlèvement des cailloux		1,499 46			1,499 46
St-Siméon, quai			1,388 61		1,388 61
St-Timothée, quai		1,501 45			1,501 45
St-Valier, prolong. du quai		376 73			376 73
Ste-Victoire, quai (hangar)		1,997 00			1,997 00
St-Yvon (Gaspé) enlèv. de cailloux		50 05			50 05
Sault-au-Mouton, enlèv. de cailloux	450 00	764 20			1,214 20
Senneville	1,418 75				1,418 75
Sorel, quai en eau profonde			565 69		565 69
Stratford Centre (Lac Aylmer) quai				19 50	19 50
Sturgeon Bay, près Chambly	410 53				410 53
Soulanges, canal, répar. du hangar			10 45		10 45
Tadousac, quai de l'Anse à l'Eau			1,478 08		1,478 08
Trois-Rivières, quai en eau profonde		20,644 00			20,644 00
Thurso, quai (rivière Ottawa)		11,699 76			11,699 76
Trois-Pistoles, havre, améliorations		9,912 54			9,912 54
Trois-Pistoles, prolong. du quai		624 51			624 51
Valleyfield, prol. du quai et hangar	83 65				83 65
Vaudreuil	1,426 22				1,426 22
Varennes, ouvrages de protection		1,755 39			1,755 39
Verchères, quai			31 00	73 51	104 51
Verdun, quai	5,704 68		75 00		5,779 68
Ville Marie, quai (Timiskaming)	2,164 41	4,779 19	61 00		7,004 60
Yamachiche, quai		87 67			87 67
Yamaska, écluse et barrage		4,698 51	17 14	1,666 99	6,382 64
Dépenses générales	161,567 57			45,505 86	207,073 43
Totaux, Québec	303,509 90	1,197,213 20	108,520 97	173,399 74	1,782,643 81
Ontario.					
Ancona, quai		37 50			37 50
Armitage, quai		9,722 06			9,722 06
Arnprior, quai		69 38			69 38
Ash Rapids, enlèv. de cailloux		3,267 06			3,267 06
Bare Point (Port Arthur) brise-lames		111,396 55			111,396 55
Barry's Bay, quai			192 46		192 46
Bayfield, quais			4,650 00		4,650 00
Baysville, quai			422 94		422 94
Beaumaris, quai et entrepôt		871 18			871 18
Beaverton, amélioration du havre		34,128 65			34,128 65
Belle Ewart, quai		1,076 00			1,076 00
Belle River, palplanches			1,000 40		1,000 40
Belleville, amélioration du havre	2,579 10	47,635 38			50,214 48
Bensford, quai (Co. Peterboro)		195 79			195 79
Black River, enlèvement d'obstructions		100 00			100 00
Blind River, dock	1,157 49				1,157 49
Bobcaygeon, quai		64 55			64 55
Bowmanville, quais	2,405 83		1,447 99		3,853 82
Bracebridge, prolongement du quai—entrepôt		3,873 80			3,873 80
Bradford, quai			1,089 42		1,089 42
Brighton, prolongement du quai		356 52			356 52
Brockville, battures	349 56				349 56
Brockville (dock Tunnel Bay)		5,782 05			5,782 05
Bronte, quai et ouvrage de protection		1,095 35			1,095 35
Bruce Mines, quai, etc	7,086 04		674 49		7,760 53
Burk's Falls (Rivière Maguetawan)	3,249 49		1,085 10		4,334 59
Burlington, chenal, partie ouest du quai sud, etc			14,311 62	3,889 35	18,200 [illegible]

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
Magnetawan, quai (entrepôt)		542 73			542 73
Maxwell, Ile, (battures Whelan)	200 00				200 00
Meaford, amélior. du havre	1,120 13	32,143 77			33,263 90
Michipicoten, quai, (entrepôt)		952 84			952 84
Midland, quai			2,352 78		3,352 78
Minaki		124 42			124 42
Monteville, quai		847 23			847 23
Montréal, rivière (barrage Latchford)		17,881 92			17,881 92
Muskoka Narrows	1,559 25				1,559 25
Newcastle, quai de l'est	741 01		479 74		1,220 75
New Liskeard, amélior. du havre		6,433 27			6,433 27
North Bay, brise-lames	1,681 00	6,319 25	154 00		8,154 25
Oakville, quai			1,072 29		1,072 29
Orillia, quai		295 55			295 55
Oshawa, amélioration du havre		3,604 84			3,604 84
Ottawa, Ile Victoria, chantier de marine	543 67				543 67
Owen Sound, mur de révêt., côté ouest		29,044 70			29,044 70
Parry Sound, quai		20,782 14			20,782 14
Pelée, île, quais			1,999 41		1,999 41
Pembroke, quai		518 89	140 61		659 50
Peterboro, pavillon sur le quai		706 46			706 46
Peterboro, cale-sèche		224 68			224 68
Picnic Island, améliorations (Baie Georgienne	86,511 11				86,511 11
Picton, havre	1,767 34				1,767 34
Pike Creek, quais			649 85		649 85
Point Edward	4,139 87				4,139 87
Porcupine, quai			1,393 58		1,393 58
Port Arthur, amélior. du havre	58,187 77	262,596 07			320,783 84
Port Arthur, cale-sèche				35,641 50	35,641 50
Port Bruce, quais	738 08		992 20		1,730 28
Port Burwell, amélioration du havre	15,830 28		3,993 97		19,824 25
Port Colborne, brise-lames de l'est			24,311 76		24,311 76
Port Credit, amélioration du havre		184 60			184 60
Port Elgin, brise-lames			1,533 66		1,533 66
Port Hope, amélioration du havre	7,450 23		3,083 98		10,534 21
Portland, quai		3,978 65			3,978 65
Port McNicol (voir Victoria Harbour)					
Port Perry, quai		3,999 01			3,999 01
Port Rowan, quai			400 00		400 00
Port Stanley, amélioration du havre	2,167 14	105,132 39			107,299 53
Port Stanley, havre, réclamation de MM. Haney & Miller		61,128 00			61,128 00
Port Sydney, quai		2,175 86			2,175 86
Providence Bay, quai (entrepôt)		1,905 93			1,905 93
Puce (Lac St-Clair) palplanches			79 90		79 90
Pumpkin Point, quai		4,199 10			4,199 10
Rainy River, entret. des indic. du niv.				17,559 70	17,559 70
Rainy River, embouchure	36,708 90	12,074 99			48,783 89
Rainy River (Rapides Manitou)			486 56		486 56
Richards's Landing, quai		25,070 83			25,070 83
Rivière (Fleuve) St-Laurent, entre Kingston et Brockville	1,303 17				1,303 17
Rivière Thames, débâcle de la glace				1,518 55	1,518 55
Rivière Thames enlèv. des obstruct.		3,197 65			3,197 65
Rivière Thames, ouvrages de protection à Chatham		3,028 27	195 85		3,224 12
Robin's Landing, quai				25 00	25 00
Rockland, (rivière Ottawa)	610 28				610 28
Rondeau, Havre, quais, etc			2,998 95		2,998 95
Rosseau, prolongement du quai		279 50			279 50
St John Creek, barrage avec poutrelle		3,559 91			3,559 91

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
Burlington, mur de revêtement, etc.		3,118 59			3,118 59
Burnt Island, quai		3,714 45			3,714 45
Caesarea, quai		3,212 91			3,212 91
Callendar, prolongement du quai		4,865 82			4,865 82
Cobourg, havre	1,931 10				1,931 10
Cobourg, quai centre		28,458 82			28,458 82
Cobourg, quai de l'est		2,845 08			2,845 08
Cobourg, prol. du brise-lames ouest		9,623 69			9,623 69
Cockburn Island, quai			426 42		426 42
Coldwater	450 37				450 37
Collingwood, port de	4,971 25				4,971 25
Collingwood, bass. de radoub, n° 1				15,000 00	15,000 00
Collingwood, bass. de radoub n° 2				9,208 96	9,208 96
Craigie Lee, quai		2,026 60			2,026 60
Cumberland, quai			38 00		38 00
Depot Harbour, quai			39 01		39 01
Doe Lake, quai		1,785 37			1,785 37
Dyer's Bay, quai			189 95		189 95
Elk Lake, quai		300 00			300 00
Fitzroy Harbour, quai	1,516 07	7,574 48			9,090 55
Fort William, amélior. du havre	710,689 03	354,342 90			1,065,031 93
Fort Frances, quai		33 15			33 15
French River (Riv. des Franç.) amé. de la rivière		68,354 43			68,354 43
Gananoque, quai		17,007 58			17,007 58
Goat Island	88,896 07				88,896 07
Goderich, améliorat. du havre	15,691 11				15,691 11
Goderich, construc. d'un tunnel		1,994 93			1,994 93
Goderich, brise-lames nord-ouest		65,144 92			65,144 92
Goderich, brise-lames sud-ouest		5,166 77			5,166 77
Goderich, réparations des quais			3,514 28		3,514 28
Goderich, brise-lam. dans la riv. (pierres perdues)		12,983 10			12,983 10
Gore's Landing, quai			150 91		150 91
Grand Bend, brise-lames, etc.			4,495 48		4,495 48
Haileybury, amélioration du havre (Lac Timiskaming)	2,548 52	8,080 66			10,629 18
Hamilton, amélioration du havre	66,014 24	51,631 61			117,645 85
Hawkestone, quai			3,523 95		3,523 95
Helen's Bay, quai		197 65			197 65
Hilton (Markville) quai			466 16		466 16
Holland River, quai (Simcoe)			174 95		174 95
Honey Harbour	2,833 47				2,833 47
Huntsville, quai			235 65		235 65
Juniper, Ile (Stony Lake) quai		1,362 69			1,362 69
Kagawong, quai		1,132 68			1,132 68
Kawatha Park, reconst. du quai		4 50			4 50
Kenora, quai		379 23		50 00	429 23
Kensington, quai		399 81			399 81
Killarney, quai	2,768 01				2,768 01
Kincardine, brise-lames		141,220 25			141,220 25
Kincardine, quais			1,157 59		1,157 59
Kingston, amélior. du havre	15,895 44	88,297 81			104,193 25
Kingston, C.M.R. mur de soutènement		3,105 83			3,105 83
Kingsville, quai			3,498 88		3,498 88
Lac Nipissing, Shanty Lake, Monteville		1,488 79			1,488 79
Lansdowne, prolong. du quai		5 00			5 00
Leamington, brise-lames		41 76			41 76
Leamington, quai			1,199 96		1,199 96
Leith, reconst. du quai		60 05			60 05
Lion's Head, quai		1,000 00			1,000 00
Long Lake et Driftwood Creek, amélioration de la navigation		3,841 99			3,841 99
Lorrain, quai (Lac Timiskaming)			349 09		349 09
Madawaska, rivière	2,844 41				2,844 41

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
St-Joseph, (Lac Huron) quai			128 23		128 23
Sand Point, quai		886 30			886 30
Sarnia Bay, améliorations	4,465 47				4,465 47
Sarnia, quai et bassin de refuge		11 52			11 52
Saugeen, rivière, quais			4,936 56		4,936 56
Sault Ste-Marie, amélior. du havre	66,851 49	14,943 00			81,794 49
Sault Ste-Marie, amélior. du quai		19,829 04			19,829 04
Severn, rivière à Washago, barrages		10,095 93			10,095 93
Shanty Bay, quai			4,638 16		4,638 16
Silver Centre, quai		249 32			249 32
Southampton, brise-lames			8,795 46		8,795 46
South Bay (Co. du Prince Edouard)	1,482 30				1,482 30
South Baymouth, Ile Manitoulin, quai		58 06			58 06
South Lancaster, quai			797 41		797 41
Sturgeon Falls, prol. du quai	2,692 46	2,843 53			5,535 99
Summerstown, quai			800 27		800 27
Telegraph & Niger Island	24,738 50				24,738 50
Thessalon, quai			4,999 83		4,999 83
Thorah, Ile (lac Simcoe) pilotis		700 11			700 11
Thornbury, amélior. du havre		15,620 31	476 37		16,096 68
Tobermory, estacades de direction			155 92	37 68	193 60
Toronto, améliorations du havre—					
Entrée Est		229 20			229 20
Quai Est, reconstruction		37,796 89			37,796 89
Plage de l'Ile, ouv. de protection		8,647 98			8,647 98
Nouvelle entrée ouest		2,180 96			2,180 96
Mur de protection		757,201 14			757,201 14
Trent Bridge, quai		1,669 08			1,669 08
Trenton, améliorations du havre	74,128 19				74,128 19
Vail's Point, quai		7,732 00			7,732 00
Victoria Harbour, (Port McNicol) quai, etc		6,322 81			6,322 81
Wellington, quai et améliorations du havre	12,453 72	22,386 21			34,839 93
Wendover, quai		30 00			30 00
Wheatley, quai			4,700 00		4,700 00
Whitby, améliorations du havre		13,508 10			13,508 10
Wiarton, quai			102 00		102 00
Windsor, quai		26,199 24		1,700 00	27,899 24
Winnipeg, rivière, améliorations	4,339 30				4,339 30
Dépenses générales	111,842 12			24,677 02	136,519 14
Totaux, Ontario	1,406,129 38	2,676,549 90	121,184 00	109,307 76	4,365,171 04
Manitoba.					
Anderson Creek	592 64				592 64
Assiniboine (rivière) améliorations		14,309 74			14,309 74
Black, rivière	1,042 41				1,042 41
Delta, ouvrages de protection		270 88			270 88
Gimli, havre, brise-lames et réparations du quai	297 57	5,584 93	9,278 23		15,160 73
Gull, havre, prolongement du quai		9,564 29			9,564 29
Hnausa, quai			385 45		385 45
Killarney, division du lac Long dans le lac Killarney		2,997 83			2,997 83
Le Pas, quai	6,846 67	1,254 16			8,100 83
Lockport	281 85				281 85
Mossy, rivière	471 22				471 22
Minette, quai		2,990 94			2,990 94
Oak Point	1,479 67				1,479 67
Poplar Park	486 58				486 58

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Fin.					
Rivière Rouge—					
Nouveau Chenal d'entrée	6,116 46	30,008 33			36,124 79
St. Andrews, répar. des rives en haut de			10,178 11		10,178 11
St-Andrews				14,800 46	14,800 46
St. Andrews, rapides, écluses et barrages		677 80			677 80
St. Andrews, échelle à poissons	13,375 31				13,375 31
Selkirk, améliorations du havre	3,328 10	79,764 10		1,367 33	84,459 53
Selkirk, *Marine Railway*	5,133 23	4,963 10			10,096 33
Selkirk, marines			39 30		39 30
Selkirk, quai	617 56				617 56
Snake Island	814 86				814 86
Sugar Island		1,826 25			1,826 25
Victoria Beach Bay, quai brise-lames	824 37				824 37
Warren Landing	6,036 84	68,490 85			74,527 69
Winnipeg, havre, quai	10,332 84				10,332 84
Winnipegosis	2,069 41			5,651 83	7,721 24
Dépenses générales					
Totaux, Manitoba	60,147 59	222,703 20	19,881 09	21,819 62	324,551 50
Saskatchewan et Alberta.					
Athabaska, riv. enlèvem. de cailloux		673 95			673 95
Edmonton, quai		2,720 52			2,720 52
Fort Qu'Appelle	1,209 11				1,209 11
Last Mountain, lac (barrage Craven)	6,274 14				6,274 14
Le Pas					
Rivières Saskatchewan Nord-Sud, ar-		29,963 69			29,963 69
pentage des rapides, etc		2,869 31			2,869 31
Pigeon, lac, barrage		18,354 56			18,354 56
Prince Albert, ouvrage de protect		3,085 92			3,085 92
Saskatchewan, rivière, améliorations		4,875 36			4,875 36
Sturgeon, Rivière, améliorations	7,425 98			3,571 64	10,997 62
Dépenses générales					
Totaux, Saskatchewan et Alberta	14,909 23	62,543 31		3,571 64	81,024 18
Colombie-Britannique.					
Ainsworth, quai		10,616 38			10,616 38
Alice Arm, débarcadère flottant		213 69			213 69
Barnston Landing, quai			315 70		315 70
Bear River, Bedwell Sound, quai		990 00			990 00
Beaton, quai			391 41		391 41
Belmont, quai		420 97			420 97
Bindley's Landing, quai		3,994 36			3,994 36
Bold Point, débarcadère flottant		75 50			75 50
Camp Island, débarc. flottant			10 67		10 67
Canoe Creek (riv. Fraser) quai		1,961 47			1,961 47
Cascade Flume, débarc. flottant			9 38		9 38
Chemainus Landing, débarc. flottant		597 46			597 46
Chemainus, riv. enlèv. de billots		1,364 61			1,364 61
Chilliwack, quai		227 70	764 35		992 05
Church House, débarc. flottant		96 50			96 50
Colombie et Kootenay, rivières, améliorations—					
Au-dessus de Golden		4,847 26			4,847 26
A Revelstoke		5,314 93			5,314 93
En bas de Revelstoke		2,449 37			2,449 37
Colombia Narrows, arpentage		7,051 05			7,051 05

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.					
Colombie et Kootenay, rivières, quais—					
Allandale		755 47			755 47
Burton			836 78		836 78
Deer Park		1,173 68			1,173 68
Edgewood			510 93		510 93
Hall's Landing		3,760 58			3,760 58
Harrop			434 13		434 13
Johnson's Landing		2,089 35			2,089 35
Nelson (hangar)		692 63			692 63
Proctor			480 74		480 74
Queen's Bay		822 94			822 94
Revelstoke		1,466 93			1,466 93
Vevey		2,418 35			2,418 35
Colombie, rivière	26,431 66				26,431 66
Courtenay, rivière	8,699 48				8,699 48
Cowan's Cove, quai			214 13		214 13
Crofton, quai		807 26			807 26
Comox, quai			5,980 00		5,980 00
East Robson, quai		2,941 16			2,941 16
Esquimalt, nouv. bassin de radoub		40,702 77			40,702 77
Esquimalt, vieux bassin de radoub				20,064 03	20,064 03
Evans Bay, débarcadère flottant		897 80			897 80
Farrington, quai		5,067 43			5,067 43
Fraser et Thompson, rivières, quais—					
Blind Bay		3,499 97			3,499 97
Gleneden		5,535 45			5,535 45
Green's landing		147 81			147 81
Hammond			315 75		315 75
Harris Road		1,234 92			1,234 92
Kamloops			108 48		108 48
Langley			17 10		17 10
Magar's landing		1,962 07			1,962 07
Marsh landing		2,077 15			2,077 15
Mission		1,108 30			1,108 30
Mount Lehman		535 10			535 10
New Westminster			18 25		18 25
Salmon Arm		1,930 76			1,930 76
Sicamous			135 00		135 00
Steamboat Bay		2,710 34			2,710 34
Whonnock			25 00		25 00
Fraser, rivière, améliorations—	114,466 86				114,466 86
Matsqui, ouvrages de protection		1,759 93			1,759 93
Nicomen Bar		1,487 60			1,487 60
North Arm	67,705 09	305,344 98			373,050 07
Steveston Jetty		29,487 76	1,598 82		31,086 58
Barrages			14,192 51		14,192 51
Barrages n° 3 (étang Woodwards)		6,264 96			6,264 96
Yacht et incidateurs de niveau d'eau				1,726 01	1,726 01
Arrache-Souche, (Samson)		7,977 40		20,260 31	28,237 71
Taniboline Slough	3,700 82				3,700 82
Fraser, rivière (Supérieure) et tributaires, améliorations—					
Fort George Canon		4,683 62			4,683 62
Rivière Stuart et Taché		17,556 49			17,556 49
Fraser (lac Kootenay) quai		1,322 75			1,322 75
Fulford Harbour, débarc. flottant		2,115 63			2,115 63
Ganges, havres, quai		3,700 00			3,700 00
Goose Bay Landing, débarc. flottant		213 69			213 69
Gower Point, quai		167 88			167 88
Grace Harbour, quai		4,300 05			4,300 05
Granite Bay, quai		3,065 15			3,065 15
Grantham's Landing (Howe Sound) débarcadère flottant		189 13			189 13

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.					
Heriot Bay, reconstruct. du quai		4,800 77			4,800 77
Holberg (Ile Vancouver) quai			169 20		169 20
Holleyburn (Vancouver nord) quai	1,439 95				1,439 95
Jackson Bay, débarcadère flottant		945 25			945 25
Kamloops, mur de revêtement		34 40			34 40
Kasio. quai		12,047 55			12,047 55
Kincolith, débarcadère flottant		249 54			249 54
Kitemat, débarcadère flottant		162 50			162 50
Kootenay, baie, quai		182 40			182 40
Kootenay, lac, ouvrage en pilotis	3,036 56	1,526 51			4,563 07
Lockport, débarcadère flottant		79 44			79 44
Lund, quai		4,869 17			4,869 17
Malcolm, île, quai et ponton		4,521 32			4,521 32
Naas, rivière	5,333 23				5,333 23
Nanaïmo, havre, améliorations	28,319 08	30,211 58			58,530 66
Nanaïmo, abords du quai		525 00			525 00
Nakusp, quai		5,270 96			5,270 96
Needles, quai		1,337 81			1,337 81
New Massett (Comox) débarc. flott		297 75			297 75
Nootka, île, quai		4,687 17			4,687 17
Okanagan, lac	9,212 54				9,212 54
Okanagan, rivière		7,062 20			7,062 20
Pender, havre, débarcadère flottant		107 59			107 59
Pitt, lac, quai		3,854 22			3,854 22
Pitt, rivière, (Rivière Fraser)	95,835 64				95,835 64
Pitt, rivière (prol. du quai)		4,060 63			4,060 63
Port Moody, prol. du quai		2,317 05			2,317 05
Powell, rivière, améliorations	31,737 20	3,989 10			35,726 30
Pritchard, quai		4,894 58			4,894 58
Queenston, (Comox) debarc. flottant		249 16			249 16
Quesnel, quai		27 81			27 81
Refuge bay, débarcadère flottant		179 78			179 78
Robert's Creek, quai		6,509 33			6,509 33
Rocky Point, quai		326 20			326 20
Roy's Beach, quai		3,185 83			3,185 83
Roy, Loughboro Inlet, débarc. flottant		999 47			999 47
Saanichton, quai		2,768 54			2,768 54
Safety Cove, quai		4,300 43			4,300 43
Sand Spit Point, débarc. flottant		79 44			79 44
Savary, île, débarc. flottant		998 61			998 61
Sayward, quai (hangar)		114 00			114 00
Scarf, quai		4,177 41			4,177 41
Shuswap, lac	5,933 28				5,933 28
Skeena, rivière	11,850 23				11,850 23
Sooke Harbour, débarcadère, flottant		408 66			408 66
Sooke Harbour, quai			2,085 10		2,085 10
Sorrento, quai			208 50		208 50
South Fort George, quai		31 01			31 01
South Gabriola Island, quai		595 00			595 00
Spiller, rivière, quai et débarc. flottant		248 63	999 28		1,247 91
Squamish, quai			5,200 17		5,200 17
Stewart (canal Portland) quai			2,238 76		2,238 76
Stickine, rivière, améliorations		8,870 32			8,870 32
Summerland, quai		12 80			12 80
Surf Inlet, débarcadère flottant		2,073 66			2,073 66
Syringa Creek, quai		1,468 68			1,468 68
Thompson, rivière, améliorations	3,013 16	651 40			3,664 56
Tofina, quai		1,289 45			1,289 45
Ucluelet, quai			12 54		12 54
Union Bay, quai	1,858 35	941 53			2,799 88
Upper Duncan River, améliorations		2,572 72			2,572 72
Van Anda, quai			4,799 94		4,799 90
Vancouver, havre, améliorations	152,582 74	848,372 56			1,000,955 34
Vancouver, havre, False Creek	151,362 16				151,362 16

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Fin.					
Vargas, île, quai	....	3,164 60	....	....	3,164 60
Victoria, havre, améliorations	269,850 61	1,064,377 31	90 50	....	1,334,318 42
Whaletown, quai	....	2,494 16	....	....	2,494 16
White Rock, quai	....	4,960 32	....	....	4,960 32
William's Head, Station de quar	....	2,999 09	....	....	2,999 09
Willow Point (lac Kootenay), quai (hangar)	....	463 42	....	....	463 42
Wolfsen, baie, débarc. flottant	....	21 96	....	....	21 96
Yellow Point, quai	....	3,498 98	....	....	3,498 98
Dépenses générales	16,075 40	....	....	16,360 36	32,435 76
Totaux, Colombie-Britannique	1,008,444 04	2,585,128 15	42,698 22	58,410 71	3,694,681 12
Territoire du Yukon.					
Yukon, rivière, améliorations de la navigation	....	5,012 85	....	....	5,012 85
Total, Territoire du Yukon	....	5,012 85	....	....	5,012 85
Ports et rivières en général.					
Dépenses générales du personnel, etc	2,426 78	....	....	16,689 23	19,116 01
Salaires des ingénieurs de district, des assistants, etc	....	....	....	421,608 92	421,608 92
Forages d'essai pour div. trav. projetés	....	13,111 40	....	....	13,111 40
Totaux, ports et rivières en général	2,426 78	13,111 40	....	438,298 15	453,836 33
OUTILLAGE DE DRAGAGE.					
Provinces maritimes	....	38,665 88	....	....	36,665 88
Ontario et Québec	....	73,848 05	....	....	73,848 05
Manitoba, Saskatchewan et Alberta	....	24,376 11	....	....	24,376 11
Colombie-Britannique	....	71,796 36	....	....	71,796 36
Totaux, outillage de dragage	....	208,686 40	....	....	208,686 40

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
GLISSOIRS ET ESTACADES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rivière Saguenay	5,920 81	318 89	8,949 82	15,189 52
Rivière St-Maurice	226,167 10	147 40	39,852 03	266,166 53
District d'Ottawa—				
Rivière Noire		3,522 82		3,522 82
Rivière Coulonge		2,838 38	782 09	3,620 47
Rivière Dumoine		30 90		30 90
Rivière Gatineau		2,253 35		2,253 35
Rivière Madawaska		4,602 70		4,602 70
Rivière Ottawa		1,770 95	31,887 97	33,658 92
Rivière Petawawa		2,934 91		2,934 91
District de Trent et Newcastle			184 33	184 33
Collection des droits de glissoirs et estacades			1,454 25	1,454 25
Totaux, glissoirs et estacades	232,087 91	18,420 30	83,110 49	333,618 70
PONTS ET CHAUSSÉES.				
Provinces maritimes.				
Pont international entre Clair, N.-B. et Fort Kent, Maine	3,561 12			3,561 12
Chaussée de la Matapédia, améliorations et réparat.	4,569 33	10 50		4,579 83
Québec et Ontario.				
Pont interprovincial, Hawkesbury	1,103 74			1,103 74
Pont des Joachims	1,498 56			1,498 56
Pont North Timiskaming	39,543 59			39,543 59
Pont Pond Creek (Wright)		26 46		26 46
Pont Portage du Fort		504 44		504 44
Ponts et rues de la ville d'Ottawa entretenus par le gouvernement		4,658 55		4,658 55
Place Connaught et rue Wellington			10,166 16	10,166 16
Chaussée Connaught, sous le pont	975 50			975 50
Pointe Nepean, installation électrique	320 69			320 69
Eclairage			1,923 07	1,923 07
Pont York (Grand River)		1,024 24		1,024 24
Manitoba.				
Pont Miniota	3 38			3 38
Pont Shellmouth		840 50		840 50
Saskatchewan et Alberta.				
Pont de Banff		4,459 28		4,459 28
Pont d'Edmonton		975 68		975 68
Totaux, ponts et chaussées	51,575 91	12,499 65	12,089 23	76,164 79
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.				
Terre-Neuve.				
Cap Ray (subside)			250 00	250 00
Provinces maritimes.				
Baie de Fundy	6,578 00		1,989 90	8,567 90
Cap Breton	9,436 25		26,189 64	35,625 89
Escuminac	76 35		1,303 13	1,379 48
Câble de l'île aux Perdrix		203 57		203 57
Ile du Prince-Edouard et terre ferme	46,700 00		6,946 66	53,646 66

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel, et entretien.	Total.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec (terre ferme).				
Pointe au Père (subside)			500 00	500 00
Côte nord, à l'est de Bersimis			25,979 18	25,979 18
Côte nord, à l'ouest de Bersimis			21,177 85	21,177 85
Ligne du comté de Québec	6,203 84		2,347 39	8,551 23
Ligne du Timiskaming			2,742 42	2,742 42
Québec (îles).				
Anticosti			7,075 76	7,075 76
Réseau de Grosse Ile, Ile aux Coudres et île d'Orléans			8,520 40	8,520 40
Iles de la Madeleine			5,639 02	5,639 02
St-Ignace de Loyola, île du Pads	220 67			220 67
Vaisseau-câble *Tyrian*		14,859 19	47,955 23	62,814 42
Provinces maritimes et Golfe en général, y compris le câble en magasin ($5,064)			6,395 73	6,395 73
Ontario.				
Cockburn, câble des îles Manitoulin	1,526 04			1,526 04
Ile Pelée			5,059 34	5,059 34
Saskatchewan et Alberta.				
Réseaux de Qu'Appelle, Edmonton, Athabaska, Moose-Jaw et Wood Mountain	95,431 67		89,934 40	185,366 07
Colombie-Britannique et Yukon.				
Ashcroft-Dawson	22,286 55		240,196 66	262,483 21
Edgewood-Nakusp			1,160 95	1,160 95
Golden-Windermere	18,996 67		3,469 11	22,465 78
Kootenay Landing-Pilot Bay-Balfour	10,903 13			10,903 13
Ligne Kootenay	12,220 37			12,220 37
Système de la vallée Okanagan	64,910 53		28,726 32	93,636 85
Ile de Vancouver, y compris l'Archipel	73,377 09		74,573 90	147,950 99
Lignes de la Colombie-Britannique, en général			2,210 58	2,210 58
Williams Head, station de quarantaine	2,047 99			2,047 99
Service télégraphique en général			7,268 65	7,268 65
Totaux, lignes télégraphiques	370,915 15	15,062 76	617,612 22	1,003,590 13
DIVERS.				
Arpentages—				
Provinces maritimes			31,349 66	
Québec			43,975 68	
Ontario			42,904 78	
Manitoba			3,952 36	
Saskatchewan et Alberta			7,101 23	
Colombie-Britannique			12,837 36	
Généralement			2,130 52	144,251 59
Barrages de la rivière Ottawa supérieure—				
Enquête	4,488 34			
Levé de la rivière Kippewa	4,080 82			
Levé de la rivière Madawaska	9,313 12			
Levé de la Mattawa	1,739 49			
Levé de l'Astonabing	3,590 54			
Barrage des Quinze	100,703 33			
Barrage du Timiskaming	81,061 36			
Généralement	27,277 63			232,254 63

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
DIVERS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Division des comptes—				
Salaires et dépenses de voyage des agents, commis, etc. du service extérieur			19,237 06	19,237 06
Commission des voies d'eau navigables			26,025 12	26,025 12
Bassins de radoub en général, préparation des plans, etc., des bassins projetés	9,991 63			9,991 63
Canal de la baie Georgienne, Commission Royale			15,026 37	15,026 37
Commission internationale de la rivière St-Jean, N.-B.			1,061 59	1,061 59
Enquêtes			1,035 67	1,035 67
Lac Winnipeg, remorqueur d'inspection	5,399 45			5,399 45
Services légaux, en rapport avec les cas placés devant la Commission internationale			600 00	600 00
Entretien des bateaux d'inspection			54,231 62	54,231 62
Mesurage des rivières			24,085 89	24,085 89
Commission du fleuve St-Laurent et des Grands Lacs			2,546 04	2,546 04
Fleuve St-Laurent, mesurage			23,759 17	23,759 17
Monument à feu Sa Majesté Edouard VII	410 52			410 52
Monument Baldwin et Lafontaine	4,006 00			4,006 00
Monument à Madeleine de Verchères	1,834 00			1,834 00
Gratuités aux veuves ou autres représentants de 34 employés décédés, d'après l'acte d'amendement de la loi du Service Civil, section 41			5,435 16	5,435 16
Allocation à la veuve de feu Jas. Bradshaw			150 00	150 00
Totaux, divers	253,896 23		317,445 28	571,341 51

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
RÉCAPITULATION.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, édifices publics—					
Nouvelle-Ecosse		187,164 76	26,807 14	68,183 00	282,154 90
Ile du Prince-Edouard		27,297 79	2,906 49	12,316 85	42,521 13
Nouveau-Brunswick		351,306 43	12,094 26	54,062 43	417,463 12
Québec		2,204,686 72	60,760 48	326,244 20	2,591,691 40
Ottawa, édifices publics		1,824,323 73	352,967 83	722,455 80	2,899,747 36
Ontario (Ottawa non compris)		2,035,937 04	53,513 44	243,071 22	2,332,521 70
Manitoba		656,265 23	19,482 02	117,658 01	793,405 26
Saskatchewan		226,638 18	18,528 75	80,518 64	325,685 57
Alberta		641,481 40	17,677 49	102,976 97	762,135 86
Colombie-Britannique		906,345 26	17,589 02	129,273 13	1,053,207 41
Territoire du Yukon				62,771 17	62,771 17
Edifices publics, en général		8,678 87		76,661 08	85,339 95
Totaux, havres, rivières—					
Nouvelle-Ecosse	223,982 32	499,209 31	67,933 03	11,115 29	802,239 95
Ile du Prince-Edouard	85,850 17	195,224 43	11,870 77	2,861 40	295,806 77
Nouveau-Brunswick	1,754,524 75	1,841,617 99	21,999 94	18,160 23	3,636,302 91
Québec	303,509 90	1,197,213 20	108,520 97	173,399 74	1,782,643 81
Ontario	1,458,129 38	2,676,549 90	121,184 00	109,307 76	4,365,171 04
Manitoba	60,147 59	222,703 20	19,881 09	21,819 62	324,551 50
Saskatchewan et Alberta	14,909 23	62,543 31		3,571 64	81,024 18
Colombie-Britannique	1,008,444 04	2,585,128 15	42,698 22	58,410 71	3,694,681 12
Territoire du Yukon		5,012 85			5,012 85
Havres et riv., etc., en général	2,426 78	13,111 40		438,298 15	453,836 33
Totaux, dragages et matériel		208,686 40			208,686 40
" glissoirs et estacades		232,087 91	18,420 30	83,110 49	333,618 70
" chemins et ponts		51,575 91	12,499 65	12,089 23	76,164 79
" lignes de télégraphe		370,915 15	15,062 76	617,612 22	1,003,590 13
" Divers		253,896 23		317,445 28	571,341 51
Grands totaux des dépenses	4,911,924 16	19,485,600 75	1,022,397 65	3,863,394 26	29,283,316 82

PARTIE II—ETAT B—Donnant le coût des services suivants pour chaque édifice public (le total pour chaque province se trouve à l'Etat A).

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des concierges et fournitures.	Chauffage	Éclairage.	Eau.	Total.
Nouvelle-Ecosse.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Amherst, bureau de poste, etc.		502 74	354 03	1,601 16	16 00	2,473 93
Annapolis, bureau de poste, etc.		430 56	299 48	147 00	40 00	197 04
" bureau d'immigration	165 00					165 00
Antigonish, bureau de poste, etc.		459 71	154 98	538 66		1,153 35
Arichat, bureau de poste, etc.		205 12	230 75	100 45		536 32
Baddeck, bureau de poste, etc.		436 44	200 00	62 46		698 90
Bridgewater, bureau de poste, etc.		461 11	213 66	283 23	33 25	991 25
Canso, bureau de poste, etc.		475 93	343 25	172 96	10 00	1,002 14
Dartmouth, bureau de poste, etc.		466 65	161 75	139 71	37 75	805 86
Digby, bureau de poste, etc.		557 05	328 50	588 70	64 00	1,538 25
Gaspereau, bureau de poste, etc.			8 00			8 00
Glace Bay, bureau de poste, etc.		698 48	348 50	807 40	33 00	1,887 38
Guysboro, bureau de poste, etc.		261 80	310 75	297 50		870 05
Halifax, archives	206 25	16 50		13 80		236 55
" Commis des travaux, chemin Spring Gordon	52 50					52 50
" douanes, etc.	78 72	5,084 05	1,139 72	889 31	583 26	7,775 06
" assistant-receveur général et bureau des évaluateurs	1,200 00	1,070 94	133 60	62 60	58 49	2,525 63
" édifice d'immigration		1,064 88	1,376 56	939 45	627 20	4,008 09
" hôpital de détention de l'imm.			396 55	307 52	502 50	1,206 57
" hôpital de détention, édifice Cunard				97 20		97 20
" Milice et Défense, chemin Dennis	3,890 00					3,890 00
" bureau de poste		5,986 50	840 22	3,101 52	580 15	10,508 39
Inverness, bureau de poste, etc.		466 58	273 06	390 52	45 00	1,175 16
Kentville, ferme expérimentale			228 29	282 74		511 03
" bureau de poste		414 63	270 56	424 69	50 00	1,159 88
Liverpool, bureau de poste		420 61	205 45	189 24	13 50	828 80
Lunenburg, bureau de poste		502 93	298 90	494 00	59 00	1,354 83
Nappan, ferme expérimentale			56 81			56 81
New Glasgow, bureau de poste		469 80	298 23	537 00	100 00	1,405 03
North Sydney, bureau de l'ingénieur	600 00				18 00	618 00
" bureau d'immigration			87 50	22 06	14 59	124 15
" bureau de poste		592 43	345 66	624 62	32 00	1,594 71
Parrsboro, édifice public		483 45	165 40	282 40	59 30	990 55
Pictou, hôtel de ville		324 35	325 15			649 50
" bureau de poste		304 50	254 90	37 32		596 72
Shelburne, bureau de poste		495 96	265 73	251 12		1,012 81
Springhill, bureau de poste, etc.		509 72	264 50	450 96	30 00	1,255 18
" Mines et postes		25 00				25 00
Sydney, bureau de poste, etc.		708 88	344 00	879 81	145 00	2,077 69
" Mines, bureau de poste		534 17	236 00	501 20	30 00	1,301 37
Truro, bureau de poste, etc.		553 64	721 00	482 34	60 00	1,816 98
Westville, bureau de poste		418 26	199 91	279 94	21 00	919 11
Weymouth, bureau de poste	100 00					100 00
Windsor, édifice d'immigration	112 50					112 50
Windsor, bureau de poste		615 03	321 23	380 53	100 00	1,416 79
Wolfeville, station météorologique		540 66	255 50	89 95	34 00	920 11
Yarmouth, bureau de poste		496 61	398 85	1,019 97	90 00	2,005 43
Total, Nouvelle-Ecosse	6,404 97	27,055 67	12,656 93	17,771 04	3,486 99	67,375 60

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Ile-du-Prince-Edouard.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Charlottetown, douane, etc	94 00	617 60	291 39	26 40	34 00	1,063 39
" bureau de poste	18 40	3,063 20	832 52	1,823 80	225 00	5,962 92
" ferme expérimentale			201 95	115 34		317 29
" bureau d'immigration	160 38					160 38
Georgetown, bureau de poste, etc		140 08	301 98	41 76		483 82
Montague, bureau de poste, etc		180 03	272 36	79 48		531 87
Souris, bureau de poste, etc		440 26	475 75	142 50		1,058 51
Summerside, arsenal						
" bureau de poste		441 03	548 65	475 10	39 75	1,504 53
" logement du concierge	12 50					12 50
Tignish, bureau de poste		522 24	655 40	44 00		1,221 64
Total, Ile du P.-E	285 28	5,404 44	3,580 00	2,748 38	298 75	12,316 85
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, bureau de poste, etc		465 39	321 05	679 06		1,465 50
Campbellton, bureau de poste		554 70	464 47	755 80	65 00	1,839 97
Chatham, arsenal						
" bureau de poste	45 00	321 42	573 33	413 22	20 00	1,372 97
Clair, bureau d'immigration	120 00					120 00
Dalhousie, bureau de poste, etc		410 16	266 14	130 51	32 50	839 31
Edmunston, bureau d'immigration	110 00					110 00
Fairville, bureau de poste		471 22	262 25	175 27	18 00	926 74
Frédéricton, bureau de l'ingénieur	436 00			23 64		459 64
" ferme expérimentale			326 33	14 80		341 13
" édifice d'immigration	366 63		109 20	21 76	25 50	523 09
" bureau de poste		574 22	933 77	668 70	81 00	2,257 69
Grand Falls, bureau de poste		431 56	490 00	178 20	32 00	1,131 76
Hampton, édifice public		174 20	308 55	11 00		493 75
Hartland, bureau de poste		520 57	13 50	68 32	30 00	632 39
Hillsboro, bureau de poste		413 76	108 30	111 90		633 96
Marysville, bureau de poste		158 95	288 70	53 05	78 00	578 70
Milltown, édifice public		119 24				119 24
Moncton, bureau de poste		501 46	587 81	679 19	134 00	1,902 46
Newcastle, bureau de poste		576 90	436 38	684 80	35 00	1,733 08
Ossekeag, bureau de poste		42 54				42 54
Richibucto, bureau de poste		434 61	422 75	175 55		1,032 91
Sackville, bureau de poste						
Shediac, douane						
Sussex, bureau de poste		418 36	432 60	186 52	50 50	1,087 98
St-Jean, douane	260 25	3,798 66	2,200 91	931 83	1,639 32	8,830 97
" hôpital de détention		730 00				730 00
" bureau de l'ingénieur	403 00					403 00
" édifice d'immigration	2,105 32	1,446 00	1,786 81	703 96	259 39	6,301 48
" Marine et Pêcheries	900 00			5 51		905 51
" bureau de poste		3,080 20	976 79	2,707 81	1,245 74	8,010 54
" station de quarantaine, île Partridge		720 00		16 28	366 72	1,103 00
" banque d'épargnes		0 70	371 00	164 67	22 57	558 94
" Ouest, bureau de poste		464 96	270 13	200 56	10 50	946 15
St-Léonard, bureau d'immigration	28 00					28 00
St-Stephen, bureau d'immigration	75 00		28 00		12 84	115 84
" bureau de poste	75 00	566 41	228 50	456 88	81 48	1,408 27
" douane				17 40		17 40
Tracadie, lazaret		806 45	2,423 51	60 05		3,290 01
Woodstock, bureau de poste		538 20	720 00	427 30	34 00	1,719 50
Total	4,924 20	18,740 84	15,350 78	10,723 54	4,274 06	54,013 42

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage	Éclairage.	Eau.	Total.
Québec.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Acton, Vale, bureau de poste	....	511 97	200 86	182 54	24 00	919 37
Arthabaska, bureau de poste	30 00	479 98	468 82	388 80	100 00	1,467 60
Asbestos, bureau de poste	105 00	....	....	....	....	105 00
Aylmer, bureau de poste	....	132 41	306 25	265 33	39 00	742 99
Beauharnois, bureau de poste	187 50	33 33	....	....	....	220 83
Berthierville, bureau de poste	....	83 95	160 00	48 15	34 25	326 35
Black Lake, bureau de poste	150 00	....	....	....	....	150 00
Buckingham, bureau de poste	....	220 02	250 00	135 75	27 90	633 67
Cacouna, bureau de poste	37 50	....	....	....	....	37 50
Cap Rouge, ferme expérimentale	....	....	566 38	....	....	566 38
Chicoutimi, bureau de poste	....	631 36	387 65	722 11	300 00	2,041 12
Coaticook, bureau de poste, etc	....	560 22	339 83	268 32	50 00	1,218 37
Cookshire, bureau de poste, etc	....	409 66	258 75	160 79	20 00	849 20
Drummondville, bureau de poste, etc.	....	377 53	289 48	122 75	25 00	814 76
Dundee, douanes	....	....	99 50	127 71	....	227 21
Farnham, ouest, bureau de poste	....	310 75	116 00	128 79	20 00	575 54
Fraserville, bureau de poste, etc	....	419 99	280 30	166 70	150 00	1,016 99
Granby, bureau de poste, etc	....	370 79	247 50	175 25	150 00	943 54
Hull, bureau de poste	....	152 50	328 63	191 72	289 88	962 73
Iberville, bureau de poste	....	528 90	75 38	57 90	85 50	747 68
Ile Verte, bureau de l'ingénieur	27 00	....	....	....	....	27 00
Joliette, douane (temp.)	550 00	8 50	....	13 84	14 13	586 47
" bureau d'accise (édifice du revenu de l'intérieur	194 00	8 50	....	7 24	5 50	215 24
" bureau de poste	....	554 30	6 00	99 90	108 00	768 20
" bureau de poste, temp	620 00	8 50	249 37	111 68	9 00	998 55
" bureau de l'inspecteur	264 00	....	....	1 24	4 50	269 74
" bureau des poids et mesures	242 00	....	....	....	....	242 00
Knowlton, bureau de poste et arsenal	....	194 44	238 06	200 57	21 00	654 07
Lachine, bureau de poste	....	129 81	282 68	171 50	58 88	642 87
Lachute, bureau de poste	....	413 01	208 14	447 96	37 50	1,106 61
Laprairie, bureau de poste	....	158 32	179 30	35 01	45 00	417 63
L'Assomption, bureau de poste	....	341 51	201 72	118 63	65 00	726 86
Lennoxville, ferme expérimentale	....	....	....	14 48	....	14 48
Lévis, bureau de poste, etc	....	571 07	585 50	394 46	250 00	1,801 03
Longueuil, bureau de poste	....	469 90	19 00	97 83	129 28	716 01
Louiseville, édifice public	....	155 89	232 50	0 50	10 00	398 89
Magog, bureau de poste	....	434 34	247 20	235 11	78 56	995 21
Marieville, bureau de poste	....	421 77	244 75	146 61	28 00	841 13
Matane, bureau de poste	....	109 79	....	....	....	109 79
Mégantic (Lac) bureau de poste	....	428 89	231 50	468 64	10 50	1,139 53
Montmagny, bureau de poste et bureau de l'ingénieur	96 83	443 71	214 50	312 44	50 00	1,117 48
Montréal, archives	666 64	....	....	44 20	....	710 84
" magasins du corps de l'art.	2,750 00	....	....	....	....	2,750 00
" douanes, messageries et colis postaux	25,000 00	1,170 00	....	530 60	426 80	27,127 40
" douane	....	6,450 12	1,714 48	1,130 44	440 00	9,735 04
" douane, bureau du canal	....	....	17 28	47 32	....	64 60
" édifices fédéraux en général	....	2,378 99	....	....	....	2,378 99
" salle d'exercice	....	....	....	....	....	....
" bur. de l'ingénieur surint.	790 37	....	....	....	....	790 37
" entrepôt de vérification	35 00	13,492 91	2,014 02	2,926 56	1,095 32	19,563 81
" nouv. entrep. de vérification	....	....	2,722 54	....	....	2,722 54
" lab. des prod. sylv. st. Uni.	....	....	228 60	43 95	....	272 55
" édifice d'immigration, hôpital et bureau (ancien)	1,458 38	....	1 27	130 11	178 33	1,768 09
" édifice d'immigration, hôpital et bureau (actuel)	....	18 75	2,097 21	748 65	510 39	3,375 00
" bur. du Rev. de l'Intérieur.	....	1,001 71	613 39	156 74	97 00	1,868 84
" bur. de la Marine et Trav. Pub. (rue des Commiss).	2,387 50	....	....	3 60	....	2,391 10
" bur. de la Marine et Trav. Pub. (éd. Shaughnessy)	12,159 61	....	....	6 26	53 16	12,219 03
" bur. des Trav. Publics (éd. de la Banq. des March.)	212 68	1 05	....	....	10 41	224 14

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Québec—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Montréal, bureau de poste principal. . .	402 87	61,681 85	5,592 86	19,454 42	3,053 47	90,185 47
" station postale "A" (Wellington) édifice Carslake .	....	10 50	....	....	....	10 50
" station postale "B" (Ste. Catherine).......	375 00	2,231 53	654 59	1,168 80	388 00	4,817 92
" station postale "B" (addi. 319 rue de l'Université...	1,125 00	....	....	88 82	38 80	1,252 62
" station post. "C" (Amherst)	....	1,484 36	728 96	992 23	558 52	3,764 07
" station postale "D"........	....	819 36	716 18	344 17	93 12	1,972 83
" station postale "N"........	1,800 00	57 68	290 31	314 04	27 16	2,489 19
" station postale "E"........	....	885 03	411 80	481 63	....	1,778 46
" station postale "M" (Maisonneuve)................	350 00	91 48	91 38	22 60	14 50	569 96
" station post. "F" (ancienne)	1,137 50	....	609 03	8 66	17 85	1,773 04
" station postale "F" (nouv.)	....	12 25	397 99	49 16	....	459 40
" station postale "H"........	46 00	1,451 81	699 63	135 92	15 02	2,348 38
" station postale "S".........	....	43 50	240 28	141 05	33 40	458 23
" station postale "L" (Westmount)..................	....	332 57	7 01	59 35	....	398 93
" bur. de post. d'Hochelaga.	....	251 67	220 88	331 25	104 76	908 56
" atelier d. tr. pub. rue des Commissaires...........	23 00	....	....	....	....	23 00
" bur. de pos. de St-Cunég. . .	1,750 00	....	....	....	....	1,750 00
" bur. de post. de St-Henri. . .	....	404 98	181 58	306 94	43 54	937 04
" station postale et chambre des malles au Windsor. .	213 00	....	....	....	....	213 00
Nicolet, bureau de poste......	....	523 89	193 08	241 29	70 50	1,028 76
Nominingue, édif. d'immigration.....	9 00	300 00	178 50	10 80	....	498 30
Péribonka, édifice d'immigration.....	....	150 95	156 88	4 50	....	312 33
Pierreville, bureau de poste...........	....	160 41	83 20	34 15	10 00	287 76
Plessisville, bureau de poste.........	....	182 20	144 00	255 82	27 95	559 97
Québec, archives, 23 St-Louis.........	300 00	302 48	31 00	8 25	....	641 73
" grains du dept. de l'agriculture, rue Ste-Anne..........	75 00	....	....	....	....	75 00
" citadelle, quartiers du gouverneur général.............	34 54	661 37	830 05	505 37	....	2,031 33
" bur. des mes. de bois, douane..	....	540 00	....	....	....	540 00
" douanes......................	54 13	3,474 77	1,650 60	906 25	800 00	6,885 75
" douane temp., édifice Foley.	....	....	15 25	....	60 00	75 25
" bur. de l'ing., édifice du Merger.....................	1,359 08	....	....	....	....	1,359 08
" bur. de l'ingén., 112 rue St-Jean	32 44	....	....	....	....	32 44
" entrepôt de vérification......	....	1,621 40	1,308 70	789 52	900 00	4,619 62
" hangar d'immigration.........	....	....	2,221 35	4,674 82	1,007 05	7,903 23
" hôpital de détention de l'immigration.................	600 00	....	1,074 38	231 97	2,000 00	3,906 35
" bureau temporaire d'immimigration, 103 rue St-Jean. .	450 00	....	....	....	....	450 00
" école de la Marine, 116 Côte de la Montagne............	325 00	....	....	....	750 00	1,075 00
" agenc. de la mar., quai du Roi	....	....	445 99	....	....	445 99
" observatoire..................	....	....	....	93 96	....	93 96
" bureau de poste..............	119 34	7,273 14	1,294 32	2,135 98	750 00	11,572 78
" bureau de l'examinateur, édifice Foley.................	120 00	....	48 77	3 57	....	172 34
" bureau de l'examinateur des postes, N° 2 Couillard......	60 00	....	....	....	....	60 00
" station postale "B", rue St-Pierre.....................	3,000 00	12 25	....	96 79	3,000 00	3,109 04
" revenu de l'intérieur, inspec-	....	4,684 85	....	695 84	....	4,684 85
teur des poids et mesures..	615 00	3 00	90 52	15 61	615 00	724 13

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des méca-niciens et fourni-tures.	Chauffage	Éclairage.	Eau.	Total.
Québec—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec, station postale St-Roch	....	896 12	392 54	425 70	400 00	2,114 36
" St-Sauveur, bur. de poste	465 00	350 72	351 00	81 33	193 75	1,441 80
" St-Sauveur, bureau de poste temporaire	125 00	....	....	....	....	125 00
Richmond, bureau de poste, etc	....	533 52	302 11	340 99	25 00	1,201 62
Rigaud, bureau de poste	....	300 00	359 85	284 97	11 00	955 82
Rimouski, bureau de poste	....	338 51	253 84	319 32	75 00	986 67
Roberval, hangar d'immigration	....	186 00	25 00	3 00	....	214 00
" bureau de poste	....	512 11	448 50	446 93	12 50	1,420 04
Rock-Island, édifice public	....	509 91	311 56	284 31	28 50	1,134 28
Shawinigan-Falls, bureau de poste	....	426 84	412 25	156 47	26 60	1,022 16
Sherbrooke, bureau de l'ingénieur	1,467 00	....	....	....	....	1,467 00
" bureau de poste	....	717 72	534 34	640 02	47 50	1,939 58
" bureau de l'inspecteur des postes	747 00	3 00	....	17 68	....	767 68
Sorel, bureau de poste etc	....	615 90	648 08	516 52	256 80	2,037 30
Ste-Anne-de-Bellevue, bur. de poste	200 00	....	....	8 40	33 25	241 65
Ste-Anne de la Pocatière, ferme expérimentale	....	....	41 75	....	....	41 75
St-Eustache, bureau de poste	420 00	....	....	63 86	....	483 86
St-Félix de Valois, bureau de poste	62 00	....	....	....	....	62 00
St-George Est, Beauce, bureau de p	200 00	....	....	....	....	200 00
St-Gabriel de Brandon, bureau de p	216 67	....	318 00	56 00	....	590 67
St-Hyacinthe, douane et bureau de poste	....	636 48	230 04	482 36	150 00	1,498 88
" revenu de l'intérieur	....	403 96	173 02	68 46	100 00	745 44
St-Jean de Matha, bureau de poste	37 50	....	....	....	....	37 50
St-Jérôme, bureau de poste	....	424 71	338 74	182 47	64 59	1,010 51
St-Jean, douane	....	376 87	98 91	72 99	60 00	608 77
" bureau de poste	....	325 07	247 54	341 99	50 00	964 60
St-Lambert, bureau de poste	....	720 79	324 25	231 27	....	1,276 31
St-Laurent, bureau de poste	....	512 67	232 06	18 33	....	763 06
St-Régis, douane et Affaires des Sauvages	....	....	57 75	....	....	57 75
Ste-Rose, bureau de poste	162 00	....	....	....	....	162 05
Ste-Thérèse bureau de poste	....	....	217 55	....	....	217 00
Terrebonne, bureau de poste, etc	....	333 30	206 39	95 81	15 00	650 57
Thetford-Mines, bureau de poste, etc	....	189 92	300 50	276 45	100 00	866 56
Trois-Rivières, bureau de poste	315 00	976 71	257 09	469 08	50 38	2,068 80
" entrepôt de vérification	....	....	....	....	5 70	5 20
Trois-Pistoles, bureau de poste	75 00	....	....	....	....	75 71
Valleyfield, bureau de poste	....	547 25	523 49	301 97	90 00	1,462 07
Victoriaville, bureau de poste, etc	2 00	358 70	287 30	456 07	25 00	1,129 74
Québec, édifices fédéraux en général	....	....	....	695 84	....	695 08
Total pour Québec	66,811 08	135,385 20	45,650 37	52,811 46	17,636 00	318,294 11
Edifices d'Ottawa.						
Edifice des archives	....	1,440 00	1,009 60	451 93	....	2,901 53
Observatoire astronomique	....	....	1,144 50	773 08	....	1,917 58
Laboratoire biologique	....	....	150 00	....	....	150 00
Ferme expérimentale	....	....	4,105 48	1,019 65	....	5,125 13
Musée des Pêcheries	....	....	320 50	358 77	....	679 27
Laborat. d'essai des combust. (Mines)	....	....	742 66	399 03	....	1,141 69
Terrains du gouvernement	....	720 00	913 50	518 54	....	2,152 04
Edifice des Mines, rue Sussex	....	2,640 00	2,752 08	790 75	....	6,182 83
" du Service Naval, rue Sussex	....	1,080 00	412 50	....	....	1,492 50
Edifices du Parlement et des ministères	....	63,224 05	47,374 03	21,316 65	....	131,914 73
Bureau de poste	....	3,480 00	2,420 09	1,131 37	....	7,031 46
Imprimerie Nationale	....	....	11,710 61	3,392 95	....	15,103 56
Travaux publics, ateliers	....	1,200 00	1,452 74	328 56	....	2,981 30
Hôtel des Monnaies	....	720 00	3,386 81	255 48	....	4,362 29
Cour Suprême	....	1,560 00	1,192 36	511 89	....	3,264 25

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Edifices d'Ottawa—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile Victoria (chantiers maritimes)				318 50		318 50
Musée Victoria		7,560 00	8,193 31	3,235 48		18,988 79
Divers édifices occupés par des bureaux des ministères:—						
Bur. sur les rues Wellingt. et Victoria		360 00	3,336 90	1,122 61		4,819 51
Bureaux de la rue Sparks (édif. Egan)			547 50	45 59		593 09
Edifices loués	338,639 46	16,200 00	9,265 96	22,163 37		386,268 79
Total, édifices d'Ottawa	338,639 46	100,184 05	100,431 13	58,134 20		597,388 84
Ontario (non compris Ottawa).						
Acton, édifice public		239 95	245 87	46 00		531 82
Alexandria, bureau de poste, etc		499 92	266 40	222 65	7 50	996 47
Almonte, bureau de poste, etc		484 76	260 90	90 86	75 00	911 52
Amherstburg, bureau de poste, etc		410 21	208 30	235 44	35 00	888 95
Arnprior, bureau de poste, etc		466 11	332 90	881 63	32 00	1,712 64
Athens, bureau de poste, etc		33 33	299 30	237 10		569 73
Aylmer, édifice public		320 80	234 50	114 38	9 57	679 25
Barrie, bureau de poste		455 90	353 97	361 37	50 00	1,221 24
Belleville, bureau de poste		766 92	510 39	1,007 10	83 25	2,367 66
Berlin, station du Grand-Tronc	50 00					50 00
" bureau de poste		553 66	310 53	200 43	20 36	1,084 98
Blenheim, bureau de poste	200 00					200 00
Bowmanville, bureau de poste		473 65	207 00	253 24	10 00	943 89
Bracebridge, bureau de poste		110 45	294 16	13 60	0 83	419 04
Brampton, bureau de poste		477 41	353 75	281 85	71 24	1,184 25
Brantford, bureau de poste		607 20	964 51	322 90	56 88	1,951 49
" nouvel édifice public		674 03	443 11	2 16	26 67	1,145 97
Bridgeburg, bureau de poste, etc		375 59	202 00	160 32	20 00	757 91
Brockville, bureau de poste, etc		788 96	555 10	1,033 81	155 80	2,533 67
Carleton Place, bureau de poste, etc		408 86	221 25	319 46		949 57
Cayuga, bureau de poste, etc		319 05	66 61	75 14	6 50	467 30
Chatham, bureau de poste, etc		659 88	318 53	280 54	24 51	1,283 46
Chesley, bureau de poste, etc		333 87	165 62	194 55	11 00	705 04
Clinton, bureau de poste, etc		202 97	201 48	250 46	7 15	662 06
Cobalt, bureau de poste, etc	2,000 00					2,000 00
Cobourg, bureau d'immigration	212 50			14 00		226 50
" bureau de poste		697 03	315 17	696 70	65 07	1,773 97
Cornwall, bureau de poste		546 10	697 05	508 95	112 50	1,864 60
Deseronto, bureau de poste		595 37	337 50	371 97	39 00	1,343 84
Dresden, bureau de poste		443 84	222 56	239 37	36 50	942 27
Dundas, bureau de poste		555 73	362 87	311 66	47 10	1,277 36
Eganville, édifice public			330 64			330 64
Elora, bureau de poste		486 31	254 80	312 79		1,053 90
Essex, bureau de poste		418 81	139 46	201 41	37 50	797 18
Exeter, édifice public					4 50	4 50
Fergus, bureau de poste		451 63	276 30	344 01		1,071 94
Fort-William, bureau de l'ingénieur	900 00					900 00
" hangar d'immigration	156 60			9 69		166 29
" revenu de l'intérieur	214 00					214 00
" bureau de poste	34 80	640 96	482 50	355 09	90 00	1,603 35
Galt, douane et bureau de poste		503 28	319 35	229 96	61 56	1,114 15
Gananoque, douane			10 00	56 47	12 65	79 12
" vieux bur. de poste		345 47	470 00	267 52	26 34	1,109 33
" nouveau bur. de poste		66 66			5 40	72 06
Glencoe, bureau de poste		424 29	217 59	436 74	1 00	1,079 62
Goderich, bureau de poste		464 22	22 50	220 70	120 00	827 42
Grimsby, édifice public		112 33	280 39	20 31		413 03
Guelph, bureau de poste		601 36	600 62	297 67	61 07	1,560 72
Hamilton, bur. d'inspection du gaz				4 50		4 50
" édifice d'immigration et bureau	20 00			9 00		29 00
" revenu de l'intérieur				58 26	23 60	81 86

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Hamilton, bureau de poste et entrepôt de vérification	....	7,280 97	1,418 80	2,218 23	1,000 00	11,918 00
" station postale "B"	900 00	....	....	63 85	16 04	979 89
Harriston, bureau de poste	....	460 00	193,28	373 54	35 50	1,062 32
Hawkesbury, bureau de poste	....	428 67	267 20	246 37	20 88	963 12
Ingersoll, bureau de poste	....	616 17	290 40	210 23	22 98	1,139 78
" bureau de poste temporaire	825 00	3 85	1 54	11 45	....	841 84
Kenora, bureau de poste	....	403 48	874 89	499 46	70 76	1,848 59
Kincardine, bureau de poste	....	263 87	367 10	611 50	20 00	1,262 47
Kingston, douane	....	674 60	462 70	156 80	59 15	1,353 25
" revenu de l'intérieur	2,261 39	618 30	532 90	140 00	71 88	3,624 47
" magasins d'ordonnance	1,000 00	....	....	....	....	1,000 00
" bureau de poste	....	889 97	997 06	1,702 85	59 41	3,649 29
Lansdowne, bureau de poste	50 00	....	....	....	....	50 00
Leamington, bureau de poste	....	432 90	206 50	289 44	21 00	949 84
Lindsay, bureau de poste, etc	....	468 65	404 90	175 74	31 25	1,080 54
Listowell, bureau de poste	....	400 25	380 90	828 01	109 45	1,718 61
London, édifice Coote, bureau d'immigration	100 00	....	....	....	....	100 00
" douane	....	1,309 71	911 36	837 47	112 85	3,171 39
" bureau de poste	....	1,531 51	1,193 13	2,225 07	60 00	5,009 71
" addition édifice Carling, entrepôt de vérification, colis postaux	....	436 66	179 55	13 43	49 07	678 71
L'Orignal, bureau de poste	93 75	....	....	....	....	93 75
Markham, bureau de poste	....	572 76	94 68	85 20	1 00	753 64
Merrickville, bureau de poste	150 00	....	....	....	....	150 00
Midland, bureau d'examen	220 75	....	....	....	....	220 75
" édifice public	....	263 59	446 93	94 86	10 40	815 78
Mildway, édifice public	....	32 75	44 79	4 00	....	81 54
Mitchell, bureau de poste	....	439 73	234 90	126 48	91 00	892 11
Mount Forest, bureau de poste	....	409 30	182 58	238 30	13 00	843 18
Napanee, bureau de poste	....	540 22	374 73	444 42	69 44	1,428 81
Niagara-Falls, bureau de poste	....	636 84	445 55	251 57	54 98	1,388 94
North-Bay bureau de poste	....	780 05	621 45	334 72	36 00	1,772 22
Orangeville, bureau de poste	....	602 59	212 39	293 50	20 00	1,128 48
Orillia, quartiers temp. du concierge	70 00	....	....	18 17	....	88 17
" douane temporaire	420 00		....	28 11	2 00	450 11
" bureau de poste	30 00	450 97	111 64	74 35	13 95	680 91
" bureau de poste temporaire	748 27	21 42	324 25	56 02	....	1,149 96
Oshawa, bureau de poste	....	505 24	278 96	340 03	25 73	1,149 96
Owen Sound, bureau de poste	....	530 40	573 90	217 13	57 00	1,378 43
Paris, bureau de poste	....	518 11	483 37	185 66	53 60	1,240 74
Park Hill, bureau de poste	....	191 60	221 90	47 97	5 94	467 41
Pembrooke, bureau de poste	....	460 36	584 76	455 65	32 00	1,532 77
Peterboro, douane	....	379 63	45 01	145 09	50 00	619 73
" bureau de poste	....	721 53	413 25	214 80	75 00	1,424 58
Petrolia, bureau de poste	....	437 42	336 76	273 92	47 76	1,095 86
Picton, bureau de poste	....	392 71	275 65	198 20	27 00	893 56
Port-Arthur, bureau de l'ingénieur	605 00	....	....	18 00	....	623 00
" édifice d'immigration	....	....	93 50	18 04	13 65	125 19
" bureau d'immigfation	390 00	....	....	5 90	....	395 90
" bureau de poste	....	574 78	418 13	387 43	89 13	1,469 47
Port Colborne, bureau de poste	....	409 58	142 83	200 41	20 00	772 82
Port Hope, bureau de poste	....	478 67	386 00	400 68	35 28	1,300 63
Port Perry, bureau de poste	....	443 96	231 50	165 56	44 04	885 06
Prescott, douane	....	115 84	188 62	38 06	60 00	402 52
" bureau de poste	....	584 82	227 63	244 90	60 00	1,117 35
Preston, édifice public	....	....	450 62	....	....	450 62
Renfrew, bureau de poste	....	380 48	384 16	768 30	27 00	1,559 94
Ridgetown, bureau de poste	300 00	....	....	....	....	300 00
Sandwich, bureau de poste	....	356 11	241 18	147 29	6 00	750 58
Sarnia, bureau de poste	....	578 84	361 14	290 13	50 85	1,280 96
Sault-Ste-Marie, bureau de poste	....	1,406 34	555 39	647 49	135 30	2,744 52
Seaforth, bureau de poste	....	481 34	299 87	184 50	12 75	978 46
Shelburne, bureau dè poste	....	213 09	402 61	200 63	....	816 33
Simcoe, bureau de poste	....	467 15	86 88	109 92	20 00	683 95

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Éclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Smith Falls, bureau de poste	....	585 13	19 50	476 15	109 25	1,190 03
Stratford, bureau de poste,	....	646 60	537 08	515 02	43 50	1,742 20
Strathroy, bureau de poste	....	432 77	306 00	175 44	22 50	936 71
St. Catharines, bureau de poste	....	448 00	508 95	482 98	126 93	1,566 86
St. Mary's, bureau de poste	....	409 71	319 11	350 65	29 35	1,108 82
St. Thomas	....	430 25	312 50	129 38	27 35	899 48
Tilbury, bureau de poste	....	467 46	155 23	123 30	....	745 99
Tilsonburg, bureau de poste	....	454 78	459 61	259 00	35 00	1,208 39
Toronto, bureau de l'assi. Receveur général et Revenu de l'Intérieur	....	1,059 87	338 43	219 02	16 27	1,633 59
" bureau d'enregistrement des étrangers, 34 rue Adelaïde	....	1 50	119 85	7 18	....	128 53
" département de l'agriculture	....	....	51 42	....	....	51 42
" douane, rue Yonge	....	6,761 41	1,499 35	589 17	61 17	8,911 10
" bur. des messag, des douanes (Canad. et Dominion Exp.)	....	852 84	553 01	874 11	116 60	2,396 56
" bureau de l'ingénieur	2,424 55	....	....	84 25	....	2,508 80
" entrepôt de vérification	92 00	7,777 34	2,937 01	449 85	118 53	11,374 73
" garage	....	784 00	457 06	204 26	22 60	1,467 92
" bureau d'immigration, rue Union	1,000 00	....	....	....	....	1,000 00
" hangars d'immigration, 19 rue Simcoe	30 30	....	251 51	36 93	11 08	3,329 52
" Marine et Pêcherles	....	....	....	5 00	....	5 00
" bureau de poste	....	25,578 51	2,456 43	4,146 21	205 81	32,386 96
" annexe du bureau de poste	....	361 05	1,296 32	1,057 64	27 45	2,742 46
" édifice public	....	3,111 59	....	....	....	3,111 59
" colis postaux, 52 rue Adelaïde	....	48 36	347 36	146 30	12 83	554 85
" station postale "A", station Union	3,600 00	2,320 07	15 82	819 62	....	6,755 51
" station postale "B"	1,800 00	1 20	26 10	179 32	2 93	2,009 55
" station postale "C", 1,109 rue Queen Ouest	....	637 51	325 45	236 79	8 17	1,207 92
" station postale "D", 1675 rue Dundas		664 05	402 66	216 40	3 75	1,286 86
" station postale "E" (Jct.), 585 rue Bloor	1,440 00	23 82	36 41	245 93	16 00	1,762 16
" station postale "F", 675 rue Yonge	52 00	960 29	516 09	280 23	24 84	1,833 45
" Station postale "G", 754 rue Queen	3,000 00	164 92	42 87	200 28	....	3,408 07
" station postale "H"	900 00	6 94	2 52	54 44	....	963 90
" station postale "K"	....	559 48	295 34	46 68	18 00	919 50
" bureau de l'insp. d. bateaux	1,375 00	....	....	7 77	....	1,382 77
Trenton, bureau de poste	....	538 78	15 00	505 12	86 25	1,145 15
Uxbridge, bureau de poste	....	433 05	372 82	129 74	....	935 61
Walkerton, bureau de poste	....	376 88	191 50	217 50	31 00	816 88
Waterloo, bureau de poste	....	492 93	671 94	218 64	56 23	1,439 74
Welland, bureau de poste	....	566 26	423 48	278 96	30 00	1,298 70
Whitby, bureau de poste	....	489 78	211 99	131 46	38 00	871 23
Windsor, bureau de l'ingénieur	792 79	....	....	....	....	792 79
" bureau de poste, etc	....	1,213 01	216 60	924 11	118 69	2,472 41
Wingham, bureau de poste	....	235 06	311 59	292 50	29 75	868 90
Woodstock, bureau de poste, etc	....	660 35	317 22	236 92	39 20	1,253 69
Total, pour Ontario	31,458 40	109,170 20	49,136 33	45,664 84	5,956 10	241,385 87
Manitoba.						
Brandon, ferme expérimentale	....	....	529 43	105 71	....	635 14
" édifice d'immigration, 436 rue Pacific	....	....	183 75	65 47	14 37	263 59
" bureau de poste	....	977 90	712 82	977 97	97 77	2,766 46
Carman, bureau de poste	....	....	60 38	....	....	60 38

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Manitoba—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dauphin, bureau de poste		537 85	635 85	502 78	64 39	1,740 87
Deloraine, édifice d'immigration	299 97					299 97
Emerson, édifice d'immigration			86 63			86 63
" bureau de poste, etc		497 11	359 05	32 75	5 00	893 91
Le Pas, bureau de poste	600 00					600 00
Minnedosa, bureau de poste		702 15	876 29	117 15		1,695 59
Morden, édifice public		763 20	621 75	88 97		1,473 92
Neepawa, bureau de poste, etc		766 10	208 40	111 65	23 91	1,110 06
Portage-la-Prairie, arsenal et nouveaux édifices publics		439 66	896 25	341 37	126 30	1,803 58
" entrepôt de vérification, rue Tupper	270 00					270 00
" bureau de poste		623 95	466 85	355 47	23 83	1,470 10
Roblin, bureau des forêts	330 00					330 00
Selkirk, bureau de poste		622 50	294 09	93 01	41 51	1,051 11
Souris, bureau de poste		505 35	325 45	238 24	69 59	1,138 63
Stonewall, bureau de poste			225 50			225 50
St-Boniface, bureau de poste		619 40	535 89	62 03	12 70	1,230 02
Swan River, édifice d'immigration	165 00					165 00
Transcona, bureau de poste	812 50					812 50
Virden, édifice d'immigration	250 00		120 25			370 25
" bureau de poste		175 79	507 28			683 07
Winnipeg, édifice Boyd, archives, commission des chemins de fer	2,437 00			44 94		2,481 94
" Chambre de Commerce, bureau des Sauvages, arpentage hydrographique, poids et mesures	5,235 00			103,44		5,338 44
" douane, etc		8,482 49	3,059 43	623 41	451 92	12,617 25
" édifices publics fédéraux		4,440 71				4,440 71
" bureau de l'ingénieur	928 50					928 50
" entrepôt de vérification		7,878 59	3,379 56	356,61	295 25	11,910 01
" édifice des exhibits de grains			27 60	20 35		47 95
" entrepôt add. pour le grain	50 00					50 00
" édifice d'immigration, bureau et hôpital	20 80	1,865 00	4,070 88	958 59	544 35	7,459 62
" bureau de poste	111 95	12,768 41	7,268 74	4,403 74	912 16	25,465 00
" station postale "A"	4,038 27					4,038 27
" " "B"		903 60	882 61	189 82	44 55	2,020 58
" " "C"	1,500 00	196 23		128 07		1,824 30
" " "D"	1,796 61	319 45	334 05	62 42	9 49	2,522 02
" gare Union, salle des malles	2,416 00					2,416 00
Total pour le Manitoba	21,261 60	44,085 44	26,668 78	9,983 96	2,737 09	104,736 87
Saskatchewan.						
Alsask, édifice d'immigration	90 00		8 00			98 00
Battleford, bureau de poste		621 10	915 56	293 14	24 00	1,853 80
" bureau des terres fédérales				69 89		69 89
Biggar, édifice d'immigration					14 25	14 25
" bureau de poste			49 85			49 85
Estevan, bureau de poste, etc		513 20	264 40	235 27	58 50	1,071 37
Gravelburg, bureau de poste		154 75	502 40	10 90		668 05
Humboldt, bureau des terres fédér	480 00		82 30			562 30
" édifices publics		618 65	973 15	288 80	9 60	1,890 20
Indian-Head, ferme expérimentale			504 45	224 45		728 90
" bureau des forêts, bureau en ville	300 00					300 00
" ferme forestière, pépinière forestière			1,009 38	23 13	122 54	1,155 05
Kerr-Robert, édifice d'immigration	1 00		185 00			186 00
Lloydminster, édifice d'immigration et bureau			206 50	43 20		249 70

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Éclairage.	Eau.	Total.
Saskatchewan—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lloydminster, bureau de poste, etc...	....	785 22	356 60	535 67	....	1,677 49
Maple-Creek, bur. des ter. féd. et bur. du bois de la Couronne	2,300 00	....	193 21	41 80	89 45	2,624 46
" bureau de poste........	....	277 81	824 41	277 70	62 05	1,441 97
" bur. des insp. de ranch.	180 00	....	....	....	....	180 00
Melfort, bureau de poste, etc.........	....	548 25	1,061 74	307 18	50 00	1,967 17
Moose-Jaw, bureau des terres fédérales	1,575 00	329 00	....	60 24	....	1,964 24
" édifice d'immigration et bureau	100 00	....	94 17	33 31	22 65	250 13
" bur. du Rev. de l'Intér..	550 00	....	....	....	....	550 00
" bureau de poste et douane....................	350 00	2,576 49	2,626 98	1,424 52	200 25	7,178 24
" chemins de fer, édifice Russell.................	600 00	70 00	....	6 64	....	676 64
North-Battleford, édifice d'immigration..............	1 00	....	264 85	58 20	3 65	327 70
" bur. d'immigration	500 00	....	....	22 25	17 60	539 85
" bureau de poste....	....	603 95	1,562 48	313 76	298 05	2,778 24
Prince-Albert, bureau d'examen.......	850 00	5 25	....	11 20	....	866 45
" bureau des forêts, édifice Baker...........	960 00	50 10	196 94	....	....	1,207 04
" hangar d'immigration et bureau............	....	....	112 37	21 26	12 60	146 23
" bureau de poste.........	....	2,222 35	1,813 30	941 46	131 89	5,109 00
Regina, bur. des collis postaux	3,000 00	....	....	20 56	....	3,020 56
" bureau des terres fédérales	....	1,180 35	575 80	223 42	65 25	2,044 82
" édifice d'immigration.........	....	....	294 00	51 85	32 40	378 25
" bureau de poste, etc..........	35 00	2,915 20	2,597 87	2,445 38	367 42	8,360 87
Rosthern, ferme expérimentale........	....	....	136 55	....	....	136 55
Ruby Lake, bureau de la réserve fo-	60 00	....	....	....	....	60 00
restière..........................	6,000 00	....	....	....	....	6,000 00
Saskatoon, douanes	2,700 00	....	....	....	....	2,700 00
" bureau des terres fédérales.	450 00	....	....	11 49	31 32	492 81
" bureau de messagerie.....	....	1,972 32	1,380 70	1,060 44	118 68	4,532 14
" bureau de poste...........						
" édifice Canada, Revenue de l'Int. et malles par	844 50	....	....	20 86	....	865 36
chemin de fer............	1,512 00	....	....	....	....	1,512 00
" poids et mesures..........	....	....	736 25	....	....	736 25
" pépinière forestière hangar et bureau d'immigration.	150 00	....	399 93	36 39	69 07	655 39
Scott, ferme expérimentale...........	....	....	302 06	35 29	....	337 35
Swift-Current, bur. des terres féder..	2,100 00	....	....	....	....	2,100 00
" bureau de poste........	1,800 00	7 95	542 30	493 47	15 75	2,859 47
Unity, édifice d'immigration.........	....	....	66 20	....	....	66 20
Wadena, édifice d'immigration......	....	....	20 00	25 00	....	45 00
Wilkie, édifice d'immigration.........	1 00	....	154 00	....	....	155 00
Weyburn, bureau de poste, etc	....	538 00	713 91	549 39	107 70	1,909 00
Yorkton, bureau de poste, etc........	....	533 90	1,043 31	977 10	47 65	2,601 96
Total, Saskatchewan..........	27,489 50	16,523 84	22,770 92	11,194 61	1,972 32	79,951 19
Alberta.						
Athabaska Landing, édifice d'immigration..........................	....	....	35 00	....	....	35 00
Calgary, ministère de l'agriculture, division des grains, édifice Armstrong................	1,020 00	....	....	....	....	1,020 00
" édifice Blow, 8ème Ave, bureau d'Irrigation...........	8,699 14	60 05	....	292 98		9,052 17
" édifice Bruner, commissior des chemins de fer.........	1,300 00	96 00	....	18 27	....	1,414 27
" arpentage géologique, édifice Burns.....................	200 00	....	....	....	....	200 00

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Alberta—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Calgary, édifice Cadogan, inspecteur du gaz et de l'électricité, revenu de l'intérieur	530 00			2 70		532 70
" édifice Canada Life, bureau de poste, inspecteurs						
" entrepôt de douanes Costello et bureau des Mines	12,780 00			107 90		12,887 90
" messageries des douanes	330 00					330 00
" douane (vieux bur. de poste..			264 15	4 50		268 65
" édifice David, entrepôt de vérificateurs	5,237 26			115 57		5,352 83
" édifice de la banque Dominion, douane	3,750 00	23 00		43 70		3,816 70
" édifice d'immigration	15 82		353 95	42 47	98 10	510 34
" édifice Leeson & Lineham, douanes et bureau des terres fédérales	4,970 00	30 95		124 44		5,125 39
" bureau de poste et bureau de poste temporaire	7,291 67	2,060 40	488 70	2,117 84	89 00	12,047 61
" vieux bureau de poste	585 66			2 30		587 36
" édifice Sharples--division des postes de la douane	1,750 00			63 66		1,813 66
" édifice Sullivan, bureau des messageries des douanes	1,000 00			74 87		1,074 87
" édifice Thomas, bureau topograph. des gardes forestiers	4,231 15			22 70		4,253 85
Castor, édifice et bur. d'immigration			26 95			26 95
Edmonton, édifice Alexander, bureau des terres fédérales	5,500 00	322 60		220 74		6,043 34
" entrepôt de vérification	2,070 00					2,070 00
" hangar d'immigration, hôpital et bureau	1 00	10 50	545 88	244 63	207 94	1,009 95
" bureau des poids et mesures, voir édifice Costello	350 00					350 00
" bureau de poste	151 99	7,474 93	1,212 17	2,330 26	177 23	11,346 58
Edson, édifice d'immigration			214 50			214 50
Entwistle, édifice d'immigration et bureau			83 00			83 00
Grand-Prairie, bureau des terres fédér.	220 00					220 00
" édifice d'immigration	780 00		188 00			968 00
Grouard, bureau des terres fédérales	1,110 00					1,110 00
" salle d'immigration	520 00					520 00
Lacombe, ferme expérimentale			655 87	222 28		878 15
Lethbridge, douane et bureau des terres fédérales (vieux bureau de poste)		605 05	525 22	161 76	100 00	1,392 03
" ferme expérimentale			202 13	91 73	11 38	305 24
" édifice Hull, rev. de l'int.	520 00			6 85		526 85
" édifice d'immigration			210 85	63 24	95 20	369 29
" bureau de poste loué	3,250 00			16 65	78 82	3,345 47
" nouvel édifice public		643 05	466 00	119 75	16 65	1,245 45
Medicine-Hat, bureau des messag. des douanes, 407 rue Main	840 00			4 47		844 47
" bureau de l'insp. du gaz	300 00					300 00
" édifice d'immigration et bureau	325 00	30 00	16 10	5 00		376 10
" bureau de poste		1,811 90	70 35	357 55	38 33	2,278 13
MacLeod, douane		1 95	191 50	21 03	22 00	236 48
Pincher Creek, bureau d'expédition	390 00		32 72			422 72
Red Deer, bureau de poste, etc		754 25	278 88	55 83	39 00	1,127 96
Rocky Mountain, bureau du surintendant du parc	350 00		29 00			379 00
Strathcona, hôpital des immigrants			226 78	17 00	7 40	251 18

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Éclairage.	Eau.	Total.
Alberta—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Strathcona, bureau de poste, etc		886 20	602 29	352 52	44 76	1,885 77
Vegreville, édifice d'immigration et bureau	200 00					200 00
Vermilion, édifice d'immigration	1 00		210 00			211 00
" bureau de poste			85 00			85 00
Viking, édifice d'immigration			106 60			106 60
Wainwright, édifice d'immigration et bureau			100 56			100 56
Wetaskiwin, bureau de poste, etc		623 80	241 72	280 30	32 53	1,178 35
Total pour l'Alberta	70,569 03	15,434 63	7,663 87	7,605 49	1,058 34	102,331 36
Colombie-Britannique.						
Agassiz, ferme expérimentale			854 70			854 70
Ashcroft, salle de la poste	250 00					250 00
Atlin, bureau de poste		170 50	170 00	151 60		492 10
Burrard Inlet, édifice d'immigration	1 00					1 00
Chase, bureau de l'ingénieur			118 76	26 40	11 00	156 16
Chilliwack, bureau de poste, etc.		700 00	209 86	134 44	36 00	1,080 30
Comox, bureau de poste, etc		84 00	61 50	37 25		182 75
Cranbrook, bureau de poste, etc		917 94	532 77	824 93	44 28	2,319 92
Cumberland, bureau de poste, etc		672 42	144 50	87 60	60 00	964 52
Duncan, bureau de poste, etc		850 40	345 36	56 08	30 50	1,282 34
Fernie, bureau de poste, etc		871 24	274 00	235 60	52 65	1,433 49
Grand-Forks, bureau de poste, etc		709 37	539 58	385 75	75 00	1,709 70
Greenwood, bureau de poste, etc		2 25	226 60		73 39	302 24
Kamloops, gardes forestiers	2,016 00					2,016 00
" bureau des terres fédérales	750 00					750 00
" bureau de poste		777 27	536 00	506 30	24 00	1,843 57
Ladysmith, bureau de poste		606 52	108 69	87 35	22 00	824 56
Nanaïmo, bureau de poste		1,865 07	286 50	735 96	36 00	2,923 53
Nelson, bureau de l'ingénieur de distr.	504 00					504 00
" bureau de poste	69 00	668 41	845 48	980 18	72 00	2,635 07
New-Westminster, sauv. et pêcheries	9 50	633 45	205 50	56 76	26 12	931 33
" bureau de poste	152 50	2,846 85	730 50	911 65	89 02	4,730 52
North Vancouver, bureau de poste		996 60	220 00	238 07	10 80	1,465 47
Penticton, bureau de poste, etc			32 25			32 25
Prince Rupert, bureau de l'ingénieur	109 00			2 00		111 00
" entrepôt de vérification	1,575 00					1,575 00
" bureau de poste	5,680 00	9 63		971 72	41 40	6,702 75
Port Alberni, bureau de poste, etc	150 00	111 30	89 70	17 27		368 27
Rossland, bureau de poste, etc		640 00	657 34	319 64	86 58	1,703 56
Revelstoke, bureau de poste, etc	800 00					800 00
" bureau de l'ingénieur	1,000 00					1,000 00
Sydney, ferme expérimentale				28 55		28 55
Union Bay, bureau de poste			82 00	68 25		150 25
Vancouver, hôpit. de dét. des Chinois	300 00					300 00
" bureau de dragage	2,309 00					2,309 00
" édifice Empire, bureau des pêcheries de la Marine	280 00			16 26		296 26
" entrepôt de vérification	5 35	9,433 02	1,690 93	334 17	35 60	11,499 07
" bureau de poste, etc	31 35	12,175 89	1,694 64	4,202 44	288 35	18,392 67
" bureau de poste, ancien (bureau Assay, etc.)		767 55	715 38	133 44	93 25	1,709 62
" stat. du Pac. Can. salle des malles stat. post. "A"	1,539 64					1,539 64
" " "B"	6,000 00	771 50	280 03	225 96	24 20	7,301 69
" " "C"	810 00	1,447 80		89 79		2,347 59
Vernon, bureau de poste		907 66	577 03	453 98	48 75	1,987 42
Victoria, édifice Ames-Holden, entrepôt de vérification	4,500 00	578 50	155 75	16 69	23 35	5,274 29
" édifice Belmont, colis postaux	1,800 00			71 90		1,871 90
et quartiers du concierge			74 00	16 47	8 51	98 98
" bureau des ingénieurs	1,476 00			19 89		1,495 89

Victoria	C.-B.	Ancien bur. de douane	E. J. Bayntun	30 mai	1871	Concierge	1 déc.	1913	60 00	12 mois	720 00
"	"	Viel entrepôt de vér.	Albert Ward	9 mars	1881	"	1 nov.	1913	80 00	12 "	960 00
"	"	Vieux bureau de poste	W. G. Bowden	25 mars	1866	"	1 oct.	1908	20 00	12 "	240 00
"	"	Edifice de l'observation	F. Le Poidevin	28 mars	1910	"	1 avril	1914	75 00	12 "	900 00
Dawson	Yukon	Bureau de poste	R. J. Ogburn	17 sept.	1852	"	1 mai	1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	A. Ransley	1 mai	1863	Gardien	1 nov.	1913	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	J. Wyness	1 sept.	1871	Nettoyeur	1 avril	1913	180 00	12 "	2,160 00
"	"	Edifice de l'administrat.	J. A. Murphy	29 juin	1877	Concierge	10 juin	1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	J. A. Craig	28 oct.	1858	Gardien	1 juin	1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	C. Corbeil	28 déc.	1864	Nettoyeur	1 juin	1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	J. B. Deslauriers	12 juillet	1875		1 juin	1906	160 00	12 "	1,920 00
"	"	Résidence du commissaire	N. P. McDonald	8 oct.	1879	Concierge	1 déc.	1905	160 00	12 "	1,920 00
"	"	"	C. Paddock	19 mars	1870	Gardien	1 juillet	1912	160 00	12 "	1,920 00
"	"	"	Mme. Regina Nielson			Laveuse	1 avril	1914	100 00	12 "	1,200 00
White Horse		Edifice public	C. J. McLennan	12 déc.	1850	Concierge	30 oct.	1902	125 00	12 "	1,500 00
"	"	"	J. Hume	10 sept.	1856	Chauf. de nuit	15 nov.	1914	25 00	12 "	150 00

PARTIE III

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF

SUR

LES ÉDIFICES PUBLICS DANS TOUT LE DOMINION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1915

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA.

M. R. C. DESROCHERS, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—Je vous envoie ci-joint le rapport annuel concernant les travaux exécutés sous ma direction pendant l'exercice financier clos le 31 mars 1914.

E. L. HORWOOD,
Architecte en chef.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

AMHERST.

MANÈGE MILITAIRE.

Cet édifice a 117 pieds de longueur par 85 pieds de largeur; il est décrit dans le rapport de 1914. Il est parachevé et occupé par le ministère de la Milice et Défense.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les marches en béton et la maçonnerie, blanchi les plafonds et peinturé le bureau de poste, et les bureaux des douanes, y compris les corridors et les passages d'escaliers. On a tapissé et peinturé les appartements du gardien.

On a peinturé la tour de l'horloge et tout l'ouvrage en bois et en métal extérieur.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, Nouvelle-Ecosse.

ANNAPOLIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé des tuyaux pour l'eau dans le soubassement, avec des boyaux pour conduire l'eau à l'extérieur. On a réparé le plâtre brisé, nettoyé et peinturé à la détrempe les murs et les plafonds des bureaux des douanes, au premier étage.

On a bronzé les calorifères et posé une nouvelle serrure à la porte de devant du bureau de poste.

Surveillance des travaux, par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

ANTIGONISH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a pratiqué une ouverture dans le mur de fondation et posé une porte et des degrés en béton, afin de faire une entrée pour l'enlèvement des déchets et des cendres. On a enlevé et reconstruit un parement extérieur en briques, sur la partie supérieure

de la tour de l'horloge. On a enlevé et remplacé les tablettes et fourni un lavabo dans le bureau des douanes, blanchi tous les plafonds et peinturé tous les murs en plâtre intérieurs.

On a peinturé tout l'ouvrage en bois extérieur.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

ARICHAT.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé des bardeaux sur le toit et réparé les cabinets de toilette. On a construit un puisard en arrière de l'édifice principal pour recevoir la carbure dissoute provenant du générateur de gaz. On a posé dans des conduits les fils électriques de l'appareil d'éclairage, dans l'édifice, jusque sur le quai et dans le hangar à marchandises, pour y poser des lumières. On a réparé l'ouvrage en bois de l'édifice principal et le toit, peinturé l'édifice de trois couches, sur l'extérieur, nettoyé et peinturé l'intérieur.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

BADDECK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a enlevé et reconstruit le sommet de la cheminée et érigé un nouveau mât de pavillon sur le terrain en arrière de l'édifice.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

BRIDGEWATER.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé sur les degrés conduisant de la rue à l'édifice, de nouveaux poteaux et une rampe en bronze.

Les passages des bureaux de poste et des douanes, ont été nettoyés et peinturés. L'ouvrage en bois extérieur a été peinturé.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

CANSO.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a érigé des échafauds temporaires sur les quatre côtés de l'édifice, afin de pouvoir arracher les briques molles et les remplacer par des dures. On a démoli et reconstruit deux murs de l'étage supérieur de la tour, et l'ouvrage en briques a été peinturé pour le rendre imperméable.

L'horloge de la tour a été complètement nettoyée et huilée. On a posé des fils électriques dans tout l'édifice et on en a fait le raccordement avec l'appareil d'éclairage de la ville.

On a peinturé l'ouvrage en bois extérieur, nettoyé et peinturé l'intérieur de l'édifice.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

DARMOUTH.

VIEIL ÉDIFICE PUBLIC.

On a enlevé et remplacé les portes brisées des armoires, dans les appartements du gardien. On a réparé les boîtes aux lettres en acier, couvert le toit du portique en feutre, et placé un ferme-porte "Yale" sur la porte d'en avant.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a passé un contrat le 16 juillet 1914, pour construire cet édifice sur le lopin de terre, de 120 pieds de longueur, longeant la rue Quarrel, et de 120 pieds de profondeur, sur la rue Wentworth.

Cet édifice a 56 pieds par 52 pieds, avec la façade sur la rue Quarrel.

Il consiste en un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage. Les fondations sont en pierre.

Les empattements de tous les murs et le dessous des colonnes en acier sont en béton.

Les murs extérieurs sont en granit, du sol jusqu'à la plinthe, en grès "Olive" des carrières Wallace), de la plinthe jusqu'au faîte, y compris le bord et le couronnement du toit.

Le toit est plat et couvert en feutre, goudron et gravier.

Un puits de lumière éclaire le passage allant aux appartements du gardien. A l'intérieur, les planchers sont en bois et les murs sont lattés et plâtrés.

Le soubassement a des planchers en béton, à l'exception de celui du cabinet de toilette qui est en terrazzo. Il y a le compartiment à fournaise, les soutes à charbon, les magasins, la voûte et la chambre de toilette. Des escaliers conduisent au rez-de-chaussée qui a un plancher en bois dur, à l'exception des vestibules publics et du bureau de poste où le plancher est en terrazzo avec une bordure et un dado en marbre.

Le rez-de-chaussée contient le bureau de poste, la partie des employés, une voûte, un vestibule public et un pour les malles, un passage, des entrées et une chambre de toilette.

Au premier étage, il y a le bureau du percepteur, la longue chambre des douanes, et un large corridor conduisant au passage d'escalier.

La partie d'en arrière contient les appartements du gardien.

L'édifice est surmonté d'une tour en pierre avec un toit couvert en cuivre; le tout est prêt pour l'installation de l'horloge et de la cloche.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, E. H. Whelpley.

Les entrepreneurs: Thompson et Theakston, Halifax.

DIGBY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le toit principal, et celui en ardoise, et posé des solins en plomb sur les murs de la tour, au-dessus du toit principal. On a mis un tuyau en tuile sur la cheminée et fait des réparations nécessaires à l'extérieur.

On a enlevé la porte de la grande voûte et on l'a bourrée avec de la garniture à l'épreuve du feu.

On a réparé les boîtes aux lettres du bureau de poste et fait d'autres légères réparations.

On a peinturé les murs intérieurs de la tour, du rez-de-chaussée en montant, nettoyé et peinturé les murs des passages et les chambres des appartements du gardien, et peinturé le mât du pavillon, sur le toit de l'édifice.

Les portes ont été ajustées et le verre brisé a été remplacé.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

GLACE BAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé complètement les parements en briques de cet édifice en remplaçant les briques molles brisées par des dures. On a peinturé les ouvrages en briques et en pierre et rendu le toit imperméable. On a enlevé et replacé des sections du trottoir en béton sur la rue. On a réparé le plancher en terrazzo du vestibule du bureau de poste et fait d'autres petites réparations.

L'intérieur a été nettoyé et les murs ont été peinturés à la détrempe.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

GUYSBOROUGH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a couvert de terre les conduits d'eau partant du puits nouveau, afin de les protéger contre la gelée. On a semé sur la surface de la graine d'herbe afin de former un gazon qui empêchera la terre de se détériorer.

On a remplacé le vieux générateur de gaz, qui ne pouvait plus être réparé, par un nouveau.

On a posé une doublure dans les réservoirs du cabinet d'aisance et réparé la plomberie. On a pendu une porte en grille sur la fenêtre à charbon.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

HALIFAX.

BUREAU DES DOUANES.

On a posé un nouveau solin sur les murs du parapet, réparé des fentes dans le toit, et pointé une partie de la maçonnerie. On a aplani le plancher dans la chambre de l'inspecteur des douanes. On a posé des châssis et deux grands cabinets dans la chambre. On a réparé les planchers en tuile, dans les passages, posé des degrés en ardoise aux portes de devant et du vestibule et fait des légères réparations, de temps à autre, par tout l'édifice.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

HÔPITAL DE DÉTENTION.

On a enlevé et replacé des sections du grillage entourant le véranda pour empêcher les prisonniers de s'échapper, réparé les portes en y posant des carreaux de vitre, renouvelé la doublure du réservoir avec du cuivre et réparé la plomberie. On a réparé le plâtre et les vitres brisées et fait d'autres réparations, de temps à autre.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a levé des conduits, ouvert et nettoyé les drains et ajouté de nouvelles sections aux conduits avant de les replacer. On a enlevé la couverture du portique sud et

recouvert le toit avec du cuivre laminé. On a peinturé, à l'extérieur, tous les cadres des fenêtres et les châssis, réparé le plâtre sur les murs du soubassement, et blanchi les murs et les plafonds du soubassement. On a baissé le monte-charge jusqu'au plancher du soubassement afin de faciliter le maniement des malles. On a ouvert et nettoyé le puisard des cabinets d'aisance, dans le soubassement, et posé un nouvel urinoir. On a fait les réparations nécessaires, de temps à autre, mis des roulettes au truck et posé une cloison en fil de fer au-dessus du bureau du comptable. On a posé des tablettes dans la voûte du département d'épargnes de la banque et construit des magasins afin de permettre au gardien d'emmagasiner les effets du gouvernement.

Tous les murs intérieurs, la boiserie, les calorifères et les colonnes ont été peinturés avec trois couches, et les plafonds ont été nettoyés et blanchis.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

INVERNESS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a bouché les voies d'eau dans le toit et fait des légères réparations générales.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

KENTVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un trottoir en béton en avant de cet édifice et érigé deux poteaux portant cinq lampes chacun. On a planté un nouveau mât de pavillon au coin du terrain. On a posé des moustiquaires en cuivre aux fenêtres des bureaux des douanes et fait des légères réparations.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

LIVERPOOL.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé l'ouvrage en briques, posé de nouveaux et pointé les couronnements en pierre. On a réparé le cadran de l'horloge, les portes, les cadres des fenêtres et d'autres ouvrages en bois extérieurs, qui avaient été endommagés par un feu dans la bâtisse vis-à-vis du bureau de poste. On a réparé la plomberie, à l'intérieur et à l'extérieur, peinturé l'ouvrage en bois extérieur et fait d'autres légères réparations.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a érigé un appareil de sauvetage pour le feu sur le derrière de l'édifice et joint aux appartements du gardien. On a exhaussé de quatre pieds l'entrée pour les malles, dans le mur d'en arrière, et construit une plate-forme en dedans pour y recevoir et expédier les malles.

On a nettoyé les appartements du gardien et blanchi les murs; on a réparé les planchers, peinturé les boîtes aux lettres de la rue, et fait, pendant l'année, d'autres légères réparations.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

NORTH-SYDNEY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a enlevé le mât de pavillon pour le peinturer, et réparé la lanterne du toit. On a posé un nouveau plancher en béton dans le compartiment à charbon, réparé les boîtes aux lettres et les portes et racommodé le plancher dans le vestibule du bureau de poste. On a posé des nouveaux planchers en bois dur dans le vestibule et des nouvelles marches conduisant au bureau de poste. On a posé de nouvelles sections de la cloison aux lettres et fait d'autres changements au bureau du maître de poste, selon le plan.

On a posé des planchers en bois dur dans deux chambres du premier étage; ces chambres ont été nettoyées, peinturées et munies de lampes électriques.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

BÂTISSE DES IMMIGRÉS (QUAI DE L'INTERCOLONIAL).

On a placé des châssis à pentures au plafond, sous le puits de lumière, dans les bureaux du médecin et du surintendant, posé une passerelle pour débarquer les passagers, installé de la plomberie, des lavabos, etc., huilé les planchers, et peinturé les murs et les plafonds.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

PARRSBORO.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé une cloison aux lettres et construit un bureau de mandats de poste et un bureau pour le maître de poste. Le plancher en tuiles a été prolongé jusqu'à la cloison aux lettres. Un tuyau en tuile a été placé sur le sommet de la cheminée pour l'empêcher de fumer.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

L'horloge de la tour a été réglée.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, N.-B.

PICTOU.

ÉDIFICE DES DOUANES.

On a pointé la maçonnerie et placé les degrés d'en avant. On a réparé les gouttières, posé des nouveaux conduits, peinturé les ouvrages en bois et en métal extérieurs, enlevé les vieux châssis dans la tour, en les remplaçant par de nouveaux, et fait d'autres petites réparations.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé la fournaise et exécuté d'autres légères réparations.

On a peinturé les ouvrages en bois et en métal extérieurs.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

SPRINGHILL.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a démoli une cheminée de cet édifice et ragréé le toit. Le vieux mur de béton entourant deux côtés de la cour a été enlevé et remplacé par des murs de soutènement neufs. On a levé les tuyaux de drainage en arrière de l'édifice et on les a renouvelés. Le drain de la cave a été aussi levé et remis en place. Dans le passage entre la rue et l'entrée principale on a construit un nouveau mur en béton. Des piliers ont été construits dans la cave pour supporter le plancher au-dessous du coffre-fort. Les bureaux des douanes ont été peinturés et netoyés complètement. Les pupitres et les comptoirs ont été grattés et vernis de nouveau.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

SYDNEY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les fournaises et la plomberie et posé de nouvelles solives en bois sous le plancher du vestibule du bureau de poste.

On a posé un nouveau toit en goudron et gravier sur le prolongement est de cet édifice.

On a construit un nouveau bureau pour le vendeur des timbres dans le vestibule du bureau de poste.

On a amélioré le système d'éclairage dans le bureau de poste en plaçant des lampes au-dessus des cabinets de triage et à d'autres endroits où elles étaient nécessaires.

La boîte aux lettres extérieure a été peinturée et des réparations générales ont été exécutées.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

TRURO.

ÉDIFICE PUBLIC.

La partie de cet édifice employée comme bureau de poste a été peinturée et réparée. On a réparé le plancher dans le vestibule public, ainsi que les boîtes aux lettres. Une drisse neuve a été fixée au mât de pavillon. Les ouvrages en bois et en métal extérieurs ont été peinturés. On a démoli et reconstruit l'ouvrage en brique des murs extérieurs, et réparé les ouvrages de plomberie extérieurs. On a installé un nouveau bureau pour le vendeur de timbres, et posé des calorifères dans le vestibule public du bureau de poste.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

WESTVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé des ferme-portes aux portes du bureau de poste. L'intérieur de l'édifice a été nettoyé et peinturé et d'autres légères réparations ont été exécutées.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a enlevé les planchers en bois de la pièce destinée au public dans le bureau de poste, dans le bureau des mandats de poste, et dans les vestibules. On a construit un

plancher neuf en tuiles blanches posées dans du béton, et ce plancher est supporté par des piliers de brique et des cintres en bois dans le soubassement. Les murs ont reçu une couche de peinture en détrempe et toute la boiserie a été peinturée et vernie de nouveau. On a réparé les portes intérieures, qui ont été munies de pentures et de serrures neuves. Les bureaux de la douane ont reçu trois couches de peinture, les murs et les plafonds ont été colorés avec de la peinture en détrempe et la boiserie a été peinturée. On a installé au premier étage une chambre de toilette pour les dames. La clôture entourant les terrains a été démolie, reconstruite et peinturée. A l'angle de l'édifice un mât de pavillon neuf a été fixé avec tous ses accessoires. En avant de l'édifice, on a érigé deux poteaux munis de 5 lampes chacun; le courant électrique pour ces lampes vient de l'édifice. On a aussi fait quelques autres réparations peu importantes, mais nécessaires. En avant de l'édifice, des gradins en granit ont été placés pour permettre de déposer les lettres et les journaux dans les récepteurs construits dans ce but au-dessous de la fenêtre du centre. On a installé un pupitre neuf et une nouvelle armoire dans le vestibule public du bureau de poste, pour recevoir les lettres et journaux provenant du dehors.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

WOLFVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé des lampes au-dessus des portes d'entrée du bureau de poste et du bureau des douanes. Des gradins ont été construits à l'entrée des malles. On a posé par contrat l'installation intérieure du bureau de poste, comprenant les cloisons, les pupitres dans le vestibule public, les plaques en cuivre portégeant le bas des portes, etc. Des moustiquaires en cuivre ont été placées dans les fenêtres. On a posé une grille neuve dans une des fournaises. Une clôture neuve en treillis métallique a été érigée autour de la propriété. Dans le pignon, sur le devant de cette bâtisse, on a installé un cadran d'horloge, avec la cloche placée sur le toit dans une charpente en bois appropriée. Quatre poteaux munis de 5 lampes chacun ont été fixés sur les terrains en avant de l'édifice.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

YARMOUTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a changé la disposition des lampes électriques dans le bureau de poste, et enlevé le vieux cabinet de toilette dans la partie des douanes en le remplaçant par de nouveaux ouvrages de plomberie.

Surveillance des travaux par W. Bishop, inspecteur des édifices fédéraux, N.-E.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

VIEIL ÉDIFICE DE LA BANQUE.

Dans les bureaux de la Marine on a peinturé la boiserie, peinturé les murs à la détrempe, blanchi les plafonds, verni les planchers et bronzé les radiateurs.

On a fait une enseigne en lettres dorées pour le ministère de la Marine.

On a posé des ventilateurs dans trois fenêtres.

Plusieurs bureaux dans les appartements des ingénieurs ont été peinturés; les murs ont été tapissés ou peinturés à la détrempe et les plafonds ont été blanchis.

On a posé un générateur et un thermomètre.

La vieille clôture autour de la propriété a été réparée; une nouvelle section de quarante-cinq pieds a été construite, et le tout a été peinturé.

Surveillance des travaux par J. J. McDuff, surintendant des édifices du Dominion, pour l'île du Prince-Edouard.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des articles d'ameublement ont été fournis comme suit:—

Une table en chêne scié sur quartier pour les douanes.

Deux carrés de tapis "Wilton".

Un cabinet pour les lettres.

Une garde-robe en deux sections.

Un classeur à documents à 34 sections, pour l'inspecteur du gaz.

Trente-deux verges de prélart (linoleum) et du feutre, dans le bureau du personnel de l'inspecteur.

On a réparé la maçonnerie en pierres ornementées et l'entrée est du soubassement ainsi que l'ouvrage en bois des portes d'entrée du soubassement.

On a réparé le plancher en tuiles dans le vestibule public.

On a posé des barres de grille dans la chaudière et des connexions au tuyau à fumée.

Le système du gaz a été réparé, en faisant des changements dans les tuyaux à gaz et en baissant les lavabos.

On a peinturé l'ouvrage en bois extérieur, et une partie de la boiserie intérieure, tel que spécifié, et gravé des lettres dorées sur les portes du bureau.

Surveillance des travaux par J. J. McDuff, surintendant des édifices du Dominion, pour l'île du Prince-Edouard.

GEORGETOWN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a exécuté des réparations générales consistant à peinturer les planchers, de deux couches, à poser une fenêtre dans le soubassement, des portes et des ferrures, à poser une serrure en bronze sur la porte de devant du bureau de poste, à réparer la boîte et à assujettir l'orifice du puisard.

Les chambres des douanes ont été peinturées et les murs ont été teintés.

On a peinturé l'ouvrage en briques extérieur.

Surveillance des travaux par J. J. McDuff, surintendant des édifices du Dominion, pour l'île du Prince-Edouard.

MONTAGUE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Ameublement.—On a amélioré le râtelier pour les sacs de malle et construit une table en chêne pour le triage.

On a posé un plancher en bois dur et peinturé la boiserie des longues chambres des douanes. Les murs et les plafonds ont été peinturés à la détrempe et les garnitures ont été vernies.

On a fait certains changements à l'intérieur du bureau de poste, et la clôture a été réparée et peinturée.

Surveillance des travaux par J. J. McDuff, surintendant des édifices du Dominion, pour l'île du Prince-Edouard.

SOURIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit et posé un râtelier pour les sacs de malle ainsi qu'une table pour le triage.

Ameublement: On a posé deux garde-robes. Les tablettes ont été ajustées et on a construit des degrés en bois. On a posé du prélart (linoleum) sur les planchers des bureaux des douanes.

Les appartements du gardien ont été nettoyés et tapissés; on y a aussi blanchi et peinturé à la détrempe. Les calorifères ont été bronzés.

On a peinturé l'extérieur de l'édifice.

On a posé un nouveau radiateur dans l'usine géneratrice de gaz.

Certains changements ont été faits à l'intérieur, selon les plans et devis.

Une rampe en fer a été posée autour du toit plat.

On a posé des lampes à quatre becs de gaz aux tuyaux d'issue.

Surveillance des travaux par J. J. McDuff, surintendant des édifices du Dominion, pour l'île du Prince-Edouard.

SUMMERSIDE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a passé un contrat avec Henry P. Wood, de Summerside, I. P.-E., pour la construction des prolongements et des changements au bureau de poste.

L'ouvrage consiste en une addition d'un étage, avec soubassement en dessous de l'espace entier d'en arrière de l'édifice actuel, de 39 pieds par 18 pieds et 8 pouces. On a construit un prolongement à la partie des employés du bureau de poste, avec un vestibule des malles et des chambres de toilette séparées pour les hommes et pour les femmes.

On se servit du même genre de matériaux que ceux employés dans la construction de l'édifice actuel.

Un grand puits de lumière éclaire la partie des employés du bureau de poste.

On posa dans tout l'édifice des tuyaux de conduit, des fils et des appliques électriques.

Les fils de l'appareil d'éclairage électrique de la ville ont été raccordés avec ceux de l'édifice.

On a érigé sur le toit principal une tour d'horloge, avec charpente en bois couverte de cuivre laminé.

La *J. T. Schell Co.,* d'Alexandria, Ont., a posé l'installation intérieure du bureau de poste, selon le contrat.

On a enlevé et posé de nouveau deux calorifères, dans le bureau de poste, et fait des réparations générales à l'appareil de chauffage et à la plomberie.

Les portes ont été réparées, et les récepteurs de la rue ont été réparés et posés à nouveau.

Surveillance des travaux par J. J. McDuff, surintendant des édifices fédéraux, Ile-du-Prince-Edouard.

TIGNISH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé la machine à air chaud et fourni une courroie en cuir.

On a fourni des courroies pour la pompe qui distribue l'eau, un cylindre en cuivre de 4 pouces avec une tête et enveloppe combinées; le tout a été posé, ainsi qu'un réservoir d'expansion et un nouveau réservoir.

Les calorifères et la plomberie ont été réparés et on a fourni des grilles pour la fournaise à l'eau chaude.

On a posé sur les marches des tapis en caoutchouc et des saillies en cuivre.

On a remplacé les fils, dans le soubassement, qui étaient découverts, par des fils électriques dans des conduits, et on a posé des lampes.

On a construit un ouvrage en béton en avant de l'édifice, selon les plans et devis fournis par le ministère, à Ottawa.

On a fourni une porte couverte en cuivre pour la glissoire à charbon.

Le trou-d'homme a été agrandi jusqu'au toit et on a construit des marches à partir du toit jusqu'au plancher de l'attique.

On a blanchi les plafonds et tapissé les murs dans les appartements du gardien.

On a aussi réparé les vitres.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé une doublure en cuivre au réservoir et une doublure au réservoir du cabinet de toilette. On a nettoyé les gouttières du toit, peinturé et verni l'intérieur, réparé les fenêtres, posé de nouveaux châssis doubles et renouvelé trois bassins dans le cabinet d'aisance.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

CAMPBELLTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un trottoir en béton en avant de l'édifice, peinturé le vestibule, réparé l'horloge, peinturé la clôture et réparé le plâtre. Le grand cadran de l'horloge a été taillé à la grandeur requise et on a réparé les centres en vitre d'opale, qui étaient brisés, et les autres cadrans. On a nettoyé la cour et répandu du gravier dessus. Les poteaux de clôture ont été redressés et on a construit deux cabinets à casiers pour le service des malles par chemin de fer. On a réparé la porte de la chambre de toilette et posé un prélart (linoleum) sur la table à timbrer. L'horloge de la tour a été réparée.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

CAMPOBELLO.

BUREAU DES PÊCHERIES.

On a fourni un cabinet à l'inspecteur des pêcheries.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un nouveau ponceau en béton armé, de l'édifice jusqu'à la rivière. On a couvert le toit de l'entrepôt de vérification en bardeaux d'acier.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

STATION DE QUARANTAINE.

On a couvert les hôpitaux en bardeaux.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

DALHOUSIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a blanchi et peinturé dans le bureau de poste et le vestibule. On a réparé l'horloge, renouvelé le plancher en béton du soubassement, installé de nouvelles boîtes aux lettres et réparé les gouttières et les tuyaux d'égout.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

FAIRVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réglé l'horloge de la tour, teint et verni le plancher principal du bureau de poste, fourni des batteries pour l'horloge et exécuté des réparations générales.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

FREDERICTON.

FERME EXPÉRIMENTALE.

Châlet double.

Un châlet double a été érigé par le ministère des Travaux publics pour le ministère de l'Agriculture; l'ouvrage a été fait à la journée.

La partie principale de ces deux logements a 35 pieds et 10 pouces par 30 pieds et 10 pouces; l'aile de la cuisine a 20 pieds et 10 pouces par 11 pieds. Il y a un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage.

Les fondations et les murs de division dans le soubassement sont en béton. La cheminée est entièrement en brique, et contient quatre conduits de fumée. Les murs extérieurs, les cloisons intérieures, les planchers et les toits sont en bois. Les murs sont lattés et plâtrés.

Le soubassement contient la fournaise, les compartiments pour les combustibles et les magasins pour les légumes.

Il y a une véranda sur le devant de l'édifice. Le rez-de-chaussée comprend les vestibules, les salles de résidence, les salles à diner, les gardes-manger, les cuisines et les hangars ou cuisines d'été.

Des escaliers montent des chambres de résidence au premier étage, et descendent des salles à diner aux soubassements.

Au premier étage, il y a trois chambres à coucher avec garde-robe dans chacune et des chambres de bain munies de tous les accessoires de plomberie requis.

Bâtisse pour l'élevage des volailles.

Cette bâtisse, de 18 x 28 pieds, comprend un étage et demi; elle est construite en bois, avec murs et toit couverts en bardeaux, sur une fondation de béton; le soubassement est de toute la grandeur de l'édifice. Sur le côté de la bâtisse il y un porche extérieur, avec escaliers descendant au soubassement et conduisant au rez-de-chaussée.

Le soubassement est destiné aux incubateurs, à la chambre aux œufs et au compartiment du charbon.

Au rez-de-chaussée, il y a deux bureaux séparés par les escaliers montant au premier étage et conduisant au soubassement; il y a aussi l'escalier de dehors donnant sur la cour.

Au premier étage se trouvent deux chambres éclairées par deux châssis dans les pignons.

Une cheminée à deux conduits de fumée part du soubassement et est raccordée avec les poêles.

Cette bâtisse a été construite sous la direction du ministère de l'Agriculture.

BUREAU D'IMMIGRATION.

On a couvert en asbeste les tuyaux et les calorifères.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait diverses réparations à l'appareil de chauffage et à la plomberie.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1914, est encore en voie de construction. On a passé un contrat pour le posage de l'installation intérieure du bureau de poste.

On a fourni et installé une nouvelle horloge dans la tour. On a pratiqué une ouverture dans le plancher de la tour, construit une glissoire et allongé les cordes des poids. On a fourni deux lumières de couleur opale pour les cadrans de l'horloge et réparé les garnitures en fonte des cadrans.

Les plans ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Alexander C. Fleming.

Entrepreneurs, Falconer et MacDonald.

GRAND-FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé les fils électriques dans la tour d'horloge et couvert les chaudières en asbeste.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

HAMPTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1914, est achevé.

On a fourni et installé une horloge dans la tour, et posé l'installation intérieure du bureau de poste. On a pratiqué une ouverture dans la maçonnerie pour y placer un récepteur pour les lettres, posé des stores aux fenêtres et des lampes, et fourni des globes et de l'huile. On a aussi fourni un pupitre à rideau, une horloge, une table et trois chaises, pour le bureau de poste, et construit un cabinet. Des légères réparations ont été faites aux calorifères.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

HARTLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a blanchi et peinturé, construit des trottoirs en béton et un mur en béton au côté du terrain, et réparé le plancher.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

HILLSBORO.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un comptoir et une armoire dans le bureau des douanes, posé le radiateur dans une meilleure position, réparé et nettoyé la chaudière et réparé la pompe et les lumières à gaz. On a construit des trottoirs en béton, fait du nivellement, pendu une porte double, et réparé le solin autour de la cheminée.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

MARYSVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé, pointé la maçonnerie et fait de l'ouvrage en béton. On a construit et peinturé une clôture en fil de fer, réparé la pompe et nivelé le terrain. Les serrures et les portes ont été réparées et on a émaillé les inscriptions dans le bureau de poste. On a installé un appareil d'éclairage à l'acétylène et posé une porte sous l'évier de la cuisine. On a renouvelé le tuyau à l'eau chaude, les accessoires, et réparé l'horloge.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

MILLTOWN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a passé un contrat, le 4 mai 1914, pour la construction de cet édifice sur un lopin de terre situé à l'angle nord-ouest des rues Main et Pleasant.

Les dimensions de l'édifice sont de 38 pieds et 6 pouces par 53 pieds; il consiste en un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier étage et un attique.

Les empattements des murs extérieurs du soubassement sont en béton, avec un parement en maçonnerie, à partir du niveau du sol jusqu'au dernier rang du soubassement.

A partir de la plinthe jusqu'à la corniche, les murs extérieurs sont en briques rouges pressées, avec des allèges, des cordons et des garnitures en pierre de taille.

Le toit est en bois; la partie mansarde est couverte en fer galvanisé et la partie plate, en feutre, goudron et gravier, avec un puits de lumière pour éclairer le passage dans les appartements du gardien. A l'intérieur, les planchers sont en bois, et les murs en lattes et en plâtre. On a posé un plancher en tuiles dans les chambres de toilette, dans les corridors et les vestibules publics.

Le soubassement a des planchers en béton et contient la chambre des fournaises, les soutes à charbon, les magasins avec un passage et un escalier conduisant au rez-de-chaussé.

Au rez-de-chaussée, il y a le bureau de poste, la partie des employés, trois entrées, les vestibules, le vestibule public, l'entrepôt de vérification et une chambre de toilette. Le passage d'escalier principal conduit au premier étage qui contient les bureaux du percepteur des douanes, la longue chambre et les archives des douanes, un bureau de réserve et une chambre de bain.

Les appartements du gardien sont dans l'attique. La chambre dans la tour est prête pour recevoir le mécanisme de l'horloge.

Au coin de l'édifice, on a érigé une tour au-dessus du toit plat qui contiendra une horloge de huit jours, avec une cloche en bronze posée dans le compartiment au-dessous du cadran.

Le toit est en fer galvanisé avec une crête en fer.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, John Porter.

Entrepreneurs, Joseph MacVay & Fils.

Le 16 janvier 1915, on a passé un contrat pour le posage de l'installation intérieure des bureaux de poste et des douanes.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

MONCTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un bureau pour le vendeur de timbres, renouvelé l'appareil pour brûler le gaz s'échappant de la fournaise et posé un thermostat.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé une nouvelle couverture en métal et un capuchon en forme de cloche sur le toit de l'édifice. On a installé l'horloge de la tour, posé les fils électriques et des nouvelles échelles dans la tour d'horloge et fait des changements dans l'emboîtement pour les poids de l'horloge. On a tapissé, blanchi, etc., dans les appartements du gardien, fourni des lampes *Tungsten,* et une armoire pour l'inspecteur des pêcheries.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

RICHIBOUCTOU.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé une nouvelle doublure au réservoir et installé une nouvelle chambre de bain. On a réparé le trottoir en madriers, on a posé une bande en quart de rond autour des châssis et on les a peinturés. On a fait de légères réparations à la boiserie, charroyé et répandu de la terre sur le gazon, fourni des stores, des lampes et de l'huile et renouvelé le tuyau de drainage. On a posé un plancher dans le soubassement, pointé la maçonnerie, réparer le plâtre, les murs et les plafonds. On a posé des vitres et réparé la cheminée. On a fourni quatre portes de devant.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

SAINT-JEAN.

ARSENAL.

On a construit des trottoirs, une bordure et des gouttières en béton, nivelé le terrain que l'on a aussi labouré, ensemencé et hersé. Un passage en métal avec trottoir a été construit en avant, et un couronnement en béton a été construit à l'extrémité et à côté du terrain. On a enlevé la terre et les débris du côté du terrain d'en arrière.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

BUREAU DES DOUANES.

On s'est occupé, pendant l'année, comme d'habitude, de l'état sanitaire de l'édifice. On a lavé les fenêtres, les planchers, etc., et enlevé la neige, la glace, les cendres et les déchets. On a tenu en bon état les cloches électriques, les batteries et les téléphones.

Des meubles et des tapis ont été fournis pour le bureau du percepteur des douanes, et on a réparé les chaises de ce bureau. Des cartes indexées ont été fournies pour le classeur à documents de l'inspecteur du Revenu de l'Intérieur. On a fourni de la corde de manile pour le monte-charge et un pupitre et une chaise pour l'ingénieur résident. Le câble du pouvoir électrique a été prolongé à partir de la rue et raccordé avec le moteur de l'ascenseur. On a installé un ascenseur électrique, amélioré, peinturé et blanchi les appartements de l'officier des signaux. Un truck en acier a été fourni. On a amélioré les appartements du gardien, réparé le monte-charge hydraulique ainsi que la plomberie et les vitres. On a fait des changements au comptoir dans la chambre de jaugeage, pour l'usage de la milice. On a posé des serrures sur les portes, nettoyé et réparé les gouttières du toit et réparé la couverture en cuivre.

Diverses réparations ont été faites à l'ouvrage en bois, au compartiment à charbon, aux planchers, etc. On a fourni des tapis et des meubles pour l'honorable ministre de la Marine et Pêcheries, et une boîte pour les chartes, un classeur et un miroir pour l'ingénieur-résident. On a peinturé le bureau et réparé la chaudière dans les appartements de l'officier des signaux. Du linoleum et des tapis ont été fournis pour le bureau de l'inspecteur des douanes. On a enlevé de la tour le mât des signaux qui était brisé et réparé la couverture en cuivre. On a fourni une plaque de porte pour le bureau de l'ingénieur de district et réparé la cloche et les accessoires. On a entouré le passage d'escalier du soubassement avec des cloisons embouvetées et une porte à serrure afin de mettre plus en sûreté la chambre de l'évaluateur et les magasins. On a fourni un classeur en acier pour le bureau de l'agent de la marine, installé un lavabo et réparé la plomberie dans le bureau de l'inspecteur du gaz. On a érigé sur la tour un nouveau mât de signaux en acier, avec mât de flêche, vergue de signaux, etc.

On a réparé le tombereau à charbon et les horloges dans la longue chambre et dans le bureau de l'ingénieur du district. On a renouvelé une partie des garnitures en fonte du toit, fourni une armoire et construit une cloison dans le bureau de l'inspecteur du district du Revenu de l'Intérieur. Les becs et les manteaux de lampes à gaz ont été renouvelés. On a réparé les fenêtres et renouvelé les cordes, etc.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

BUREAU DE POSTE.

On s'est occupé pendant l'année, comme d'habitude, de l'état sanitaire de l'édifice. Les fenêtres ont été lavées et quelques cordes ont été renouvelées; on a nettoyé, etc. On a enlevé la neige, les cendres et les déchets. Des marchandises et des outils ont été fournis au gardien et à l'ingénieur. On a emmagasiné les combustibles, posé une nouvelle doublure en zinc à la glissoire des colis et fourni des lampes électriques, des chaises de bureau pour le maître de poste, des brosses à plancher et une boîte de " No-Dust ". On a réparé les cloches électriques, les vitres et les tubes acoustiques. On a construit un nouvel incinérateur dans le soubassement et peinturé les boîtes aux lettres de la rue et les boîtes de colis. On s'est occupé de l'horloge de la tour et on a réparé la machine à timbrer et les lumières électriques. On a fourni un pupitre et une chaise oscillante pour le commis du magasin postal. On a réparé l'ameublement, la plomberie, la boiserie, les planchers, le comptoir, etc. On a peinturé une chambre de l'attique et réparé le toit. On a fait des réparations considérables au monte-charge; la corde en fil de fer a été renouvelée. Les boîtes du bureau de poste ont été numérotées et réparées. On a installé des appareils désinfecteurs, blanchi et peinturé.

Une armoire a été fournie pour le bureau du surintendant du service des malles par chemin de fer. On a renouvelé l'inscription sur le globe de la lampe, à la porte d'entrée, réparé les compteurs pour l'eau et fourni deux tampons en caoutchouc pour timbrer. On a posé une nouvelle lumière dans le bureau du surintendant, fourni trois nouveaux bancs de bureau et réparé les autres. On a posé des paravents en tôle galvanisée aux fenêtre du plancher en Mezzanine. L'horloge du vestibule a été réglée.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est encore en voie de construction.

On a adjugé un contrat pour l'installation d'un ascenseur, d'un monte-charge et d'un élévateur pour les cendres.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Architecte-résident, C. E. Fairweather.

Entrepreneurs, Rhodes, Curry et Cie.

MARINE ET PÊCHERIES.

Bureaux dans l'édifice de la Canadian Bank of Commerce.

Les planchers ont été teints et vernis. On a fourni pour le bureau de l'examinateur des capitaines et des seconds, une boîte pour les chartes, une armoire, une planche pour les affiches, un tableau noir, des stores, un pupitre, des chaises ,des tables, une lampe portative et des lampes *tungsten*. On a fourni un classeur dans le bureau de l'inspecteur des pêcheries.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

NOUVEL OBSERVATOIRE MÉTÉOROLOGIQUE.

On a fourni de l'ameublement.

Sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

BANQUE D'ÉPARGNES.

On s'est occupé de l'état sanitaire, des réparations et des fournitures, de l'éclairage au gaz, etc. On a peinturé, tapissé et blanchi les appartements du gardien. On a réparé la chaudière et la boîte à fumée, érigé un nouveau mât de pavillon sur l'édifice, peinturé le mât de flèche, doré la boule et fourni des drisses en fil d'acier. On a réparé la maçonnerie et fourni du prélart (linoléum) et des tapis pour le bureau de l'assistant-receveur général. Des réparations ont été faites aux fenêtres et à la plomberie.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

HÔPITAL DE DÉTENTION DE MARTELLO.

On a réparé la clôture autour de l'édifice et étendu le gazon sur le terrain.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

STATION DE LA QUARANTAINE, PARTRIDGE ISLAND.

On a fourni le tuyau et les accessoires, posé des moustiquaires aux fenêtres et aux portes et construit une clôture en fil de fer, avec les barrières. On a posé, pour la nouvelle bâtisse de détention, des tuyaux d'égouts et un conduit d'eau principal. Une

chambre dans la résidence du surintendant médical a été tapissée et blanchie et la porte de devant et le passage ont été réparés. On a nivelé le terrain de la résidence de l'assistant-bactériologiste et fourni des lampes et de l'huile à l'hôpital de détention pour la première classe. On a posé des nouvelles grilles dans la fournaise et fait certaines réparations dans le vieil édifice.

La nouvelle bâtisse de détention pour les immigrés de première classe est achevée; l'inspection en a été faite et les estimations ont été envoyées avec le rapport.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

SAINT-JEAN-OUEST.

BUREAU DE POSTE.

On s'est occupé de l'horloge de la tour et on a photographié l'édifice pour le ministère. On a pointé la maçonnerie et fait diverses réparations. Le plancher du prolongement ayant baissé à cause du tassement des murs transversaux, on a posé des poutres en double T, exhaussé le plancher et amélioré la maçonnerie. On a blanchi et peinturé. On a réparé la plomberie et la porte de la voûte. On a construit un clocheton pour la cloche de l'horloge de la tour et installé l'appareil de sonnerie. On a réparé le mât de pavillon et fourni une nouvelle boule et de nouvelles drisses. Un tuyau d'égout a été posé dans les latrines. On a examiné le compteur électrique et réparé les lampes.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

BÂTISSE D'IMMIGRATION.

On a fourni des cadenas, réparé les couches de gravier, et enlevé, nettoyé et replacé les fenêtres. On a peinturé et blanchi, et posé dix-sept vitres dans les chassis. On a réparé le conduit d'eau principal et la soupape. Les chaudières ont été réparées; on a posé de nouveaux distributeurs, de nouvelles petites valves et des écrous de fermeture. On a posé une nouvelle doublure dans le poêle de la cuisine et nettoyé les tuyaux. On a fourni des barils pour les cendres et une corde "Manile". Les égouts ont été réparés.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

SAINT-STEPHENS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le trottoir en asphalte, tapissé et peinturé dans l'édifice. On a fourni des serrures et des clefs.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a érigé sur le gazon, en avant de l'édifice, deux poteaux pour des lampes électriques. On a réparé l'édifice et posé un plancher en bois dur dans la chambre des douanes. Le plancher en ciment dans le soubassement a été réparé. Le passage et le vestibule ont été lambrissés en tuiles. On a reconstruit le pignon et exécuté des ouvrages en pierre dans le compartiment des machines. On a installé une horloge et posé les fils pour l'éclairage électrique.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

TRACADIE.

LAZARET.

On a réparé l'édifice et la clôture. On a exécuté de l'ouvrage de charpenterie, du plâtrage, du peinturage, du vernissage au plancher, etc. On a fourni des moustiquaires, etc.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

WOODSTOCK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a installé un cabinet de toilette à l'étage des douanes, réparé le mât de pavillon, la cheminée et le coffre-fort. On a amélioré l'appareil de chauffage et pointé la maçonnerie. Le toit en ardoise a été réparé et le mur en pierre, sur le terrain, a été réparé et pointé. On a fait du peinturage, du peinturage à la détrempe, du vernissage, du vitrage, etc. On a réparé la cloison, peinturé les portes et réparé le plancher en bois dur dans le bureau de poste. On a amélioré la plomberie, les tuyaux de descente, les égouts, etc.

Surveillance des travaux par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics du Nouveau-Brunswick.

PROVINCE DE QUEBEC.

ARTHABASKA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a renouvelé le goudron et le gravier sur le toit de cet édifice. Les joints ont été rejointés sur les sommets de tous les murs en brique, ainsi que de la cheminée. Le haut des frontons en brique et en pierre a été partiellement reconstruit. On a aussi réparé les fournaises.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal, P.Q.

CAP ROUGE.

FERME EXPÉRIMENTALE.

Sur cette ferme on a construit une bâtisse pour des incubateurs, conformément aux plans préparés par le ministère.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, Montréal, P.Q.

CHICOUTIMI.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant le dernier exercice financier, la chambre réservée à l'inspecteur des poids et mesures a été transférée au ministère des Travaux publics pour l'usage de l'ingénieur de district. Un bain pour laver les tracés bleus (blue prints) a été installé dans cet édifice.

COATICOOK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Tous les toits ont été réparés ou peinturés, ainsi que la plomberie. L'installation intérieure du bureau de poste a été renouvelée, et on a fait plusieurs autres réparations peu importantes.

MANÈGE MILITAIRE.

Le 14 mai 1914, un contrat a été adjugé pour la construction d'un manège militaire à cet endroit.

L'emplacement a 133 pieds de front par 324 pieds de profondeur; l'édifice est assez éloigné de la rue.

Cet édifice a 84 pieds de largeur par 134 pieds et 4 pouces de longueur.

Les empattements et les fondations jusqu'à la plinthe sont en béton. Depuis la plinthe jusqu'au sommet de la bâtisse les murs sont en brique rouge avec des allèges, les couronnements et les garnitures en pierre de taille. Le toit en bois est supporté par des poutres d'acier appuyées sur des contreforts à projection et les murs; il est couvert en tôle galvanisée. Les murs intérieurs de la salle d'exercices militaires sont finis avec une parement en brique rouge; les autres chambres ont des cloisons avec charpentes en bois, lattées et plâtrées, avec portes et châssis en bois.

L'édifice comprend un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage. Le soubassement, à un bout de la bâtisse, contient la chambre pour les canons, les harnais et le magasin, la galerie de tir, la fournaise, les compartiments au charbon et un escalier allant jusqu'au niveau de l'étage de la salle d'exercices.

La salle d'exercices a 80 pieds de largeur par 104 pieds de longueur; en arrière il y a six salles d'armes s'ouvrant sur la salle d'exercices. De chaque côté se trouve un escalier donnant accès à une galerie surmontant la salle d'exercices militaires, et qui se trouve à un bout du premier étage, où sont placées les chambres des officiers, des sergents et des soldats, ainsi que les chambres de toilette.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé par la lumière électrique.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère des Travaux publics.

Commis des travaux, Charles E. Christie.

Entrepreneur, William J. Welsh.

DRUMMONDVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Tous les fils de l'appareil d'éclairage électrique ont été renouvelés dans cet édifice. On a réparé et amélioré la cloison des boîtes aux lettres dans le bureau de poste; et l'entrée des malles a été rentourée.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

DUNDEE.

DOUANE.

Tout l'extérieur de cet édifice, les bâtisses extérieures, les clôtures de fer, etc., ont été peinturés, et on a fait aussi quelques réparations peu importantes à l'intérieur de la bâtisse.

EAST-ANGUS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 10 juin 1914, un contrat a été passé pour la construction d'un édifice public à cet endroit.

La bâtisse, qui a 48 par 60 pieds, est située sur un emplacement quadrangulaire irrégulier, borné par les rues Sherbrooke et Station, et par le chemin d'Angus.

Il y a un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage. Les fondations et les empattements sont en béton plâtré avec du ciment Ceresit.

Les murs et les pilastres sont en brique avec des chapiteaux et des bases en pierre. La tour et les corniches, etc., sont couvertes en tôle galvanisée. Le toit est couvert en feutre et gravier, et entouré d'une balustrade en fonte.

Dans le soubassement, le plancher est en béton et les murs sont en brique. L'édifice est renforcé avec des poutres et des colonnes d'acier. Les planchers des autres étages sont en bois dur, sauf dans la pièce destinée au public, dans les vestibules et les chambres de toilette où ils sont en terrazo. Autour des vestibules du bureau de poste et des chambres de toilette, il y a des dados en ciment; les corniches du plafond au rez-de-chaussée sont en plâtre.

Le soubassement contient une chambre pour la fournaise, un compartiment au charbon et une chambre de toilette. Au rez-de-chaussée, se trouvent le bureau de poste, les vestibules, les pièces destinées au public, une chambre de toilette, une voûte et une entrée d'escalier. Le premier étage est destiné aux bureaux et à la résidence du concierge.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé par la lumière électrique.

Les plans et devis ont été préparés par MM. Taylor & Horwood, architectes, Ottawa.

Entrepreneurs, Loomis & Dakin.

Commis des travaux, Fred. Little.

FARNHAM.

FERME EXPÉRIMENTALE.—CHÂLET DOUBLE.

Le 11 février 1914, un contrat a été adjugé pour la construction d'un châlet à deux logements, couvrant une étendue d'environ 67 par 23 pieds, à part les hangars d'en arrière, qui sont inclus dans le même contrat.

Ce châlet double consiste en une structure du type "Balloon Frame", érigée sur des fondations en béton, lambrissée à l'extérieur avec des planches posées à déclin jusqu'au premier étage, et avec des bardeaux depuis le premier étage jusqu'aux rebords du toit. Le toit est aussi couvert en bardeaux. Le mur de division et les murs autour des caves au charbon sont en brique.

Ces logements doubles comprennent trois étages, savoir: le soubassement, le rez-de-chaussée et le premier étage. Le soubassement, dont le plancher est construit en béton, est destiné à la chambre de la fournaise, au compartiment au charbon, à la cave et au magasin.

Le rez-de-chaussée, dont le plancher est fini en bois dur, est réservé pour des bureaux et une résidence.

Au premier étage, dont les planchers sont finis en bois dur, il y a des chambres à coucher, une chambre de bain et tous les accessoires de plomberie nécessaires.

Ces logements doubles sont chauffés par des fournaises à air chaud et éclairés par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Entrepreneur, A. B. Comeau, Farnham, P.Q.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le toit, les gouttières et les tuyaux de descente de cet édifice. Les clôtures ont été redressées, réparées et peinturées. Le hangar d'en arrière a été aussi réparé et peinturé.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

GRANBY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Toute la boiserie extérieure de cet édifice a été peinturée. On a posé un plancher en tuiles dans la pièce destinée au public et dans le vestibule d'entrée au bureau des douanes. On a fait aussi plusieurs autres réparations peu importantes.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

GROSSE ILE.

STATION DE LA QUARANTAINE—ÉDIFICE POUR LES PASSAGERS DE LA TROISIÈME CLASSE.

Le 3 novembre 1914, un contrat a été adjugé à MM. P. Lyall & Sons Construction Co., pour construire cet édifice, conformément aux plans et devis préparés par le ministère des Travaux publics.

Les travaux commenceront au printemps de 1915.

Cette bâtisse, de 200 x 30 pieds, sera entièrement en béton, renforcée par des poutres et des colonnes d'acier; il y aura un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage.

Le soubassement comprendra seulement qu'une petite partie, de 47 par 30 pieds, qui sera creusée au-dessous du centre de l'édifice; le plancher sera en béton, et l'on y placera une fournaise et un compartiment pour le charbon.

Au rez-de-chaussée et au premier étage, on construira des planchers en bois dur; il y aura à chaque extrémité des cuisines et des passages. Dans le centre de ces étages il y aura un corridor le long duquel seront construites les chambres des immigrants.

Une porte à coulisse et une porte à l'épreuve du feu seront placées au milieu du corridor. A chaque étage, on installera quatre chambres de toilette. Il y aura deux entrées sur le devant de l'édifice et une de chaque côté. Le toit sera couvert en bardeaux.

L'édifice sera chauffé par un système de chauffage à l'eau chaude, et éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Les travaux seront surveillés par J. A. Tremblay, ingénieur de district, Québec.

Entrepreneurs, *P. Lyall & Sons Construction Co.*

IBERVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

En avant de cet édifice on a reconstruit une partie du trottoir en béton. Toute la boiserie intérieure a été peinturée.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

JOLIETTE.

ÉDIFICE PUBLIC—ANNEXE.

Le 17 juillet 1914, un contrat a été adjugé pour faire les additions et changements suivants à cet édifice:—

Sur le côté nord-ouest et en arrière de l'édifice actuel on a construit une annexe à deux étages, aussi un vestibule pour les malles et une plate-forme. Une tour d'horloge a été en même temps érigée.

Il a fallu démolir des parties des vieux murs et des cloisons.

Les murs de l'annexe sont construits en pierre bosselée et en pierre de taille du Canada, et semblables aux murs de l'édifice actuel. Les empattements sont en béton et les fondations sont en pierre de moëllons couverts d'une couche de ciment Toxement.

Le toit plat est couvert en feutre et en gravier, tandis que le toit en pente de la tour de l'horloge est couvert en tôle galvanisée.

A l'exception des planchers en terrazo dans les vestibules, les pièces destinées au public et dans les chambres de toilette, tous les autres planchers, dans l'édifice, sont en bois dur.

La vieille fournaise à l'eau chaude a été changée de place et on l'a reliée à une autre fournaise neuve d'un patron analogue, de sorte que ces fournaises sont jumelées ensemble par des tuyaux de connexion.

Dans l'annexe, le rez-de-chaussée est occupé par une chambre de travail du bureau de poste, un entrepôt de vérification pour les douanes, le bureau des poids et mesures du Revenu de l'Intérieur; il y a aussi un espace destiné à un vestibule public. Sur cet étage, on a érigé une nouvelle voûte de sûreté.

Dans le premier étage, on a installé les bureaux des douanes et du Revenu de l'Intérieur avec deux voûtes neuves. Il y a aussi sur cet étage une chambre de toilette.

L'édifice est éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs, Joseph Archambault et Cie.

Commis des travaux, Stephen Robitaille, du personnel du ministère, Ottawa.

JONQUIERES.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 27 juin 1914, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice, situé sur un emplacement de 55 par 100 pieds, à l'angle des rues St-Thomas et St-Dominique.

L'édifice mesure 36 x 48 pieds. Les empattements sous les murs, les murs transversaux et les colonnes sont en béton. Les fondations sont en maçonnerie de moëllons couverts d'une couche de ciment Toxement. La façade, jusqu'au sommet de l'entablement à rejet d'eau est en granit (à face bosselée et posé en rangs irréguliers). Les autres pierres de façade sont d'une espèce approuvée. L'entrée à l'angle de l'édifice est en porphyre blanc. Les élévations est et nord sont en briques pressées. L'édifice est renforcé par des poutres et des colonnes d'acier.

Les colonnes sont entourées de béton. Les corniches sont en tôle galvanisée. Le toit est couvert de feutre et de gravier.

L'intérieur de la bâtisse est construit de la manière suivante: Un plancher en ciment dans le soubassement et le vestibule des malles. Des planchers en terrazo dans la chambre de toilette des dames à l'attique, dans les vestibules du rez-de-chaussée et dans la pièce destinée au public. Le reste des planchers est construit en bois dur. On a posé des dados en ciment dans le bureau de poste, le vestibule des malles, les chambres de toilette et dans les autres vestibules.

L'édifice comprend un soubassement, un rez-de-chaussée et un attique.

Dans le soubassement il y a un espace pour la chambre de la fournaise, un magasin et le passage de l'escalier.

Le rez-de-chaussée comprend le bureau de poste, les vestibules, les pièces destinées au public, la chambre de toilette des hommes et l'entrée du concierge.

Dans l'attique se trouvent le logement du concierge et la chambre de toilette des dames.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs, Marois et Girard.

Commis des travaux, Trefflé Gauthier.

KNOWLTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Tout l'intérieur de cet édifice a été coloré à la peinture en détrempe, peinturé et verni tel que requis. On a aussi peinturé toutes les ouvertures intérieures. L'allée d'en arrière a été pavée en béton. On a fait diverses autres réparations aux tuyaux de plomberie et aux toits.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

LACHINE.

ÉDIFICE PUBLIC—CHANGEMENTS ET ANNEXES.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est complété.

La cloche et l'horloge de la tour ont été fournies par le manufacturier avec tous les accessoires nécessaires, et l'on a fait tout l'ouvrage requis et fourni tous les matériaux pour préparer la tour de l'horloge et y installer les cadrans de l'horloge, placer la cloche, poser les fils électriques pour illuminer les faces de l'horloge.

Un horloger a mis en place la cloche et les mouvements de l'horloge dans la tour.

A l'intérieur de l'édifice des cloisons ont été construites, on a fait des clôtures avec un mur et un trottoir en béton autour de la bâtisse.

L'installation intérieure du bureau de poste a été fournie et complétée.

Architecte surveillant des travaux, D. Viau, Montréal.

LAPRAIRIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le toit de cet édifice a été réparé, ainsi que les gouttières et les tuyaux de descente. On a reconstruit le trottoir en béton en avant de la bâtisse, et posé un trottoir neuf en béton conduisant à l'entrée des malles en arrière.

On a réparé les gradins en pierre à l'entrée principale, quelques-uns ont été renouvelés. Toutes les ouvertures extérieures ont été peinturées. A l'intérieur de l'édifice, on a posé des fils pour l'éclairage électrique, on a coloré à la détrempe, peinturé et verni tel que requis.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

Le 15 juillet 1914, un contrat a été passé pour l'installation des fils électriques et l'aménagement intérieur du bureau de poste.

L'ASSOMPTION.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les clôtures ont été réparées et peinturées, les terrains autour de la bâtisse ont été nivelés et couverts de gazon. On a peinturé toutes les ouvertures extérieures. On a aussi fait quelques réparations à la plomberie et au système de chauffage.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

LACHUTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'intérieur de cet édifice a été nettoyé, coloré à la détrempe, peinturé et verni selon ce qui était requis. On a aussi peinturé et verni toutes les ouvertures extérieures.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

LAC MEGANTIC.

ÉDIFICE PUBLIC.

A l'intérieur on a coloré à la détrempe, peinturé et verni selon que requis; aussi fait quelques réparations peu importantes. On a construit une entrée au soubassement en arrière de l'édifice.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

LEVIS.

ARSENAL.

Cet édifice a été décrit dans le rapport de 1913; il est actuellement complété.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère. Commis des travaux, Flavien Dorval.

Entrepreneurs, *The Ideal Construction Co.*

LOUISEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice décrit dans le rapport de 1914, est parachevé.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, P. A. Mousseau.

Entrepreneur, Joseph Bourque.

Le 20 août 1914, un contrat a été adjugé pour l'installation intérieure du bureau de poste.

MAGOG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Tout l'intérieur de cet édifice a été coloré en détrempe, peinturé ou verni selon qu'il était requis. Les ouvertures extérieures ont été aussi peinturées et vernies. On a fait des réparations générales peu importantes mais nécessaires.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

MARIEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le toit de cet édifice a été réparé; on a reconstruit quelques sections des trottoirs en béton, et pointé de nouveau les murs de brique. Des réparations ont été faites au système de chauffage. Il a été aussi nécessaire de réajuster toutes les ouvertures de portes et de châssis.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

MATANE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a décrit cet édifice dans le rapport de 1914; il est encore en construction.

Le 27 janvier 1915, un contrat a été adjugé pour l'installation intérieure du bureau de poste.

MONTMAGNY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Réparations des lignes de l'éclairage électrique et du téléphone.

En février dernier, pendant une tempête violente de vent et de pluie glacée, les lignes de l'éclairage électrique et du téléphone ont été considérablement endommagées. Plusieurs poteaux ont été brisés, les fils jetés à terre, ainsi que les isolateurs et les supports, etc. Il a fallu faire les réparations nécessaires pour avoir ces lignes en bon état pour l'ouverture de la navigation.

Les travaux ont été surveillés par J. A. Tremblay, ingénieur de district, Québec, P.Q.

Dans cet édifice on a renouvelé le plâtrage des plafonds et des murs à plusieurs endroits. Tout l'intérieur a été peinturé. Le système d'éclairage a été amélioré, et on a fait quelques menues réparations à la plomberie.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

MONTREAL.

NOUVEL ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1913, est encore en voie de construction.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Architecte-résident, A. H. Lapierre.

Entrepreneurs, *P. Lyall & Sons Construction Co.*

Le 22 décembre 1914, on a donné le contrat pour la fourniture et l'installation de deux ascenseurs et six monte-charge.

HÔPITAL DE DÉTENTION.

On a complété la construction de cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de 1913.

STATION POSTALE "F".

Cet édifice est entièrement parachevé; il a été décrit dans le rapport de 1914.

Les plans et devis ont été préparés par T. J. Spence, architecte.

Entrepreneur, Joseph Bourque, Hull, P.Q.

Le 15 février 1915, un contrat a été donné pour fournir et finir l'installation intérieure de cet édifice.

STATION POSTALE "L" (WESTMOUNT).

On a parachevé cet édifice qui a été pleinement décrit dans le rapport de 1914.

Les plans et devis ont été préparés par A. Piché, architecte.

Entrepreneur, John Quinlan.

Le 27 mars 1915, un contrat a été adjugé pour l'installation intérieure de cet édifice.

STATION POSTALE "H".

Cet édifice est entièrement complété; il a été décrit dans le rapport de 1914. Les plans et devis ont été préparés et les travaux surveillés par Cox et Amos, architectes.

Le 28 décembre 1914, un contrat a été passé pour l'installation intérieure de ce bureau de poste.

BUREAU DE POSTE (SUCCURSALE D'HOCHELAGA).

Changements et additions.

Le 9 juillet 1914, un contrat a été donné pour faire les additions et les changements suivants dans cet édifice:—

On a installé un escalier et un balcon en fer. Deux voûtes nouvelles ont été construites: une au rez-de-chaussée et l'autre dans la mazzanine. Les planchers de ces voûtes sont en béton armé et supportés par des poutres et des colonnes d'acier. Les murs à l'intérieur sont doublés avec des tuiles de terra-cotta creuses et poreuses.

Un nouveau lavabo pour les hommes a été installé dans le soubassement, avec un plancher en terrazo et des murs doublés en tuiles vernissées.

Dans le vestibule des malles, on a fait un dado neuf fini au ciment de Keen.

Les plans de ces changements et additions ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs, J. A. Major et Cie.

GARAGE—CHANGEMENTS ET ADDITIONS.

Le 24 octobre 1914, un contrat a été adjugé pour faire des additions et changements dans cet édifice, 3700 rue Université, pour les bureaux de la Division Forestière.

On a fait les modifications suivantes dans la vieille partie de la bâtisse: le plancher de bois, au rez-de-chaussée, a été enlevé et reconstruit en béton; les cloisons du rez-de-chaussée ont été démolies; on a défait l'escalier, conduisant du rez-de-chaussée au premier étage, et un escalier neuf a été construit; les colonnes de fonte ont aussi été enlevées; tout le mur du côté ouest a été démoli pour y mettre en place des solivaux neufs et des poutres neuves en acier; sur le toit on a installé deux nouveaux châssis; un étage en brique de 30 x 30 pieds a été ajouté à cet édifice, les allèges et seuils sont en pierre à chaux, le plancher de cette allonge est en béton et le toit couvert en feutre et en gravier.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs, MM. J. et W. Morrison, Montréal.

Commis des travaux, J. Godin.

MURRAY-BAY (MALBAIE).

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 15 juillet 1914, un contrat a été adjugé pour construire cet édifice sur un emplacement de 60 x 100 pieds, situé à l'angle des rues Principale et St-Antoine.

L'édifice proprement dit a 39½ x 45 pieds, mais il y a une aile de deux étages pour l'entrepôt de vérification des Douanes, qui a 16 x 31 pieds.

Les murs extérieurs sont en briques rouges pressées construits sur des fondations en pierre de moëllons avec empattements en béton; au-dessus des fondations, jusqu'à

la plinthe, le mur extérieur est en pierre bosselée. La plinthe et toutes les garnitures extérieures sont en pierres artificielles. Les corniches sont en cuivre.

Les toits en pente, y compris la tour, sont couverts en bardeaux d'asbeste; les toits plats sont couverts en feutre et gravier.

L'édifice comprend un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage. Dans le soubassement, le plancher est en béton et les cloisons en brique. Au rez-de-chaussée et au premier étage, les planchers sont en bois dur, les murs et les plafonds sont lattés et plâtrés. Il y a des planchers en terrazo avec une bordure en marbre dans les vestibules et la pièce destinée au public; à l'entrée des malles, le plancher est cimenté. Dans la chambre de toilette, les planchers sont en tuiles vitrifiées et les murs en tuiles vernissées. Il y a un dado en merisier autour de l'entrepôt de vérification, de la cuisine et de la chambre de bain; dans la pièce publique et le vestibule du bureau de poste, le dado est en ciment.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé par l'électricité.

Le soubassement est occupé par la chambre de la fournaise, le compartiment du combustible, un magasin et une entrée d'escalier. Au rez-de-chaussée se trouvent le bureau de poste et l'entrepôt de vérification, de même que les vestibules, les pièces destinées au public, l'escalier et une chambre de toilette. Le premier étage est occupé par la grande chambre des douanes, les bureaux du percepteur et des archives, et un bureau vacant. Il y a aussi dans cet étage des chambres de toilette pour les hommes et les femmes, un escalier avec passage, et le logement du concierge.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Entrepreneur, Alfred Lapointe.

Commis des travaux, Joseph Forgues.

QUEBEC.

CHANGEMENTS À L'ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le 18 mars 1915, un contrat a été passé pour fournir et installer deux ascenseurs électriques, un générateur de force électrique, et pour faire les changements suivants dans cet édifice.

En arrière de la bâtisse, des fenêtres et une partie du mur extérieur seront démolies pour y construire une nouvelle porte d'entrée à deux battants.

Au rez-de-chaussée et au premier étage, on a percé des ouvertures dans les murs intérieurs en brique et dans les cloisons en bois, pour y poser une nouvelle porte à deux battants et d'autres portes neuves.

L'escalier et l'ascenseur conduisant du rez-de-chaussée au premier étage, et situé près de la chambre de la fournaise, ont été enlevés, ainsi que les comptoirs, les divisions de comptoirs, les bassins, les cabinets d'aisance et les divisions des chambres de toilette.

Une ouverture a été percée à travers le rez-de-chaussée, le premier étage et le plafond du premier étage pour l'installation des monte-charge.

Des linteaux et des poutres d'acier ont été placés autour des ouvertures des ascenseurs, et les deux ascenseurs électriques et le générateur de force électrique ont été installés.

L'édifice est éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs, A. B. See Electric Elevator Company of Canada, Limited.

MANÈGE MILITAIRE.

Additions et changements.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, n'est pas encore fini.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Architectes-surveillants, Stavely & Stavely.
Entrepreneurs, Jinchereau & Lalonde.

JETÉE LOUISE—BÂTISSE DES IMMIGRANTS.

Cette bâtisse, décrite dans le rapport de 1912, est encore en voie de construction.

Le 2 juin 1914, un contrat a été adjugé pour ériger et finir l'installation intérieure de cette bâtisse.

Entrepreneur, Napoléon Gignac.

Le 24 juin 1914, on a passé un contrat pour construire un autre étage dans le centre de l'édifice, sur une longueur de 400 pieds de longueur par la largeur de la bâtisse.

Entrepreneur, Chas. Edward Deakin.

Le 30 janvier 1915, un contrat a été adjugé pour fournir et installer dans cette bâtisse trois fournaises composées de 3 chaudières tubulaires en fer forgé.

Entrepreneurs, *The Jenckes Machine Company, Limited.*

BUREAU DE POSTE.

Changements et allonge.

Ces travaux ont été décrits dans le rapport de 1913, et sont encore en exécution.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Architecte-résident, E. M. Talbot.

Entrepreneurs, *The Jenckes Machine Company, Limited.*

RICHMOND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Tous les murs et les plafonds plâtrés du rez-de-chaussée et l'escalier ont été réparés et peinturés; toute la boiserie en bois dur a été vernie. Au premier on a fait en partie les mêmes travaux et posé des planchers neufs en bois dur. Le système de plomberie a été amélioré. Toutes les ouvertures extérieures et les clôtures ont été en général réparées et peinturées.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

ROBERVAL.

ÉDIFICE PUBLIC.

La cloche et les mouvements de l'horloge avec tous les accessoires nécessaires ont été fournis par les manufacturiers.

On a préparé la tour de l'horloge, installé les cadrans de l'horloge, placé la cloche, posé les fils électriques dans la tour pour illuminer les cadrans.

Un horloger a installé la cloche et les mouvements de l'horloge dans la tour.

Une clôture en piquets a été construite autour de la propriété, sur une distance de 357 pieds.

On a placé un coffre-fort dans le bureau de poste.

Ingénieur de district, J. A. Tremblay, Montmagny, Qué.

ROCK ISLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a levé le drain principal et il a été remis en place tel que requis. A l'intérieur de cet édifice certaines parties des murs et des plafonds ont été colorées en détrempe,

et le long de l'escalier conduisant au premier étage, des dados en burlap ont été posés, ainsi que dans le passage principal et l'entrée conduisant au logement du concierge.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

CHUTES SHAWINIGAN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a nivelé et couvert de gazon les terrains autour de cet édifice, sur la 5e rue et la rue de la station, ainsi qu'en arrière.

Sur la 5e rue et la rue de la Station, on a construit des trottoirs en béton avec rigoles, autour de la bâtisse. La cour en arrière et l'allée partant des rues ont été pavés en béton. Des stores ont été fournis et installés dans les fenêtres.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par Asselin et Augé, architectes.

Entrepreneur, A. Durand.

SHAWVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 25 janvier 1915, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, sur un emplacement de 52 par 95 pieds, y compris une ruelle, située à l'angle des rues Centre et Main.

La bâtisse mesure 33½ x 55¾ pieds. Les murs de fondation et les empattements sont en béton; les murs extérieurs sont en brique, avec des garnitures en pierre artificielle. Les seuils des portes, les cordons, les couronnements et les chapeaux des piliers sont en pierre à chaux blanche, travaillée à la surface. Sur toutes les élévations, les parements sont en briques rustiques. Les corniches sont couvertes en tôle galvanisée; le toit plat est couvert en feutre et gravier.

Dans le soubassement, le plancher est en béton, les murs de division sont en brique.

L'édifice est renforcé par des poutres d'acier.

Dans le vestibule et les chambres de toilette les planchers sont en tuiles; dans le vestibule il y a un dado en marbre. Dans le reste de l'édifice, les soliveaux sont en bois et les planchers sont en érable.

L'édifice comprend un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage.

Dans le soubassement, il y a une chambre pour la fournaise avec compartiment au charbon, un magasin et un compartiment pour les cendres.

Au rez-de-chaussée se trouvent le bureau de poste, les vestibules publics, la chambre de toilette, la voûte de sûreté et l'entrée de l'escalier.

Le premier étage est destiné au logement du concierge.

La bâtisse est chauffée à l'eau chaude et éclairée par l'électricité.

Dans la cour est installé un réservoir septique avec des tuiles à rejet d'eau.

Les plans et devis ont été préparés par Frank C. Sullivan, architecte, Ottawa.

Commis des travaux, John Shaw.

Entrepreneurs, *The Howard & Elliott Lumbering Co.*

SOREL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans cet édifice on a renouvelé tous les tuyaux à l'eau ainsi que certaines parties des tuyaux d'égout, à partir du logement du concierge jusqu'au soubassement et de là jusqu'à l'égout principal. Plusieurs ardoises du toit ont été remplacées de manière à

rendre le toit bien étanche. Dans quelques chambres du logement du concierge, on a posé des planchers en bois dur.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

Le 12 mai 1914, un contrat a été passé pour fournir et faire toute l'installation intérieure du bureau de poste; cet ouvrage est complété.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Entrepreneur, D. Péloquin.

SAINTE-AGATHE DES MONTS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 24 juin 1914, on a adjugé un contrat pour la construction d'un édifice public en cet endroit.

Cet édifice est situé sur un emplacement de 75 pieds par 100 pieds, à l'angle des rues Saint-Vincent et Saint-Donat.

Les dimensions de l'édifice sont de 56 pieds par 39¼ pieds. Les fondations de la bâtisse sont en béton avec une couche hydrofuge sur les empattements. La façade au-dessous de la plinthe et les marches sont en pierre à chaux. Les entrepreneurs ont employé de la pierre artificielle en ciment partout au-dessus de la plinthe. Cette pierre a été substituée à celle qui avait été spécifiée dans le devis, à savoir: du granit gris ou du marbre blanc.

Les murs sont en brique avec parements en brique pressée N° 1, de couleur chamois. Il y a des pilastres de brique avec chapitaux en granit. Le fronton et l'entablement sont en granit.

Sur la façade du côté de la rue Saint-Vincent on a placé des colonnes du style toscan. Les murs du parapet sont couverts en tôle galvanisée. Le plancher du portique est couvert en tuiles par carreaux; le toit plat est couvert en feutre et gravier.

Partout dans l'édifice les planchers sont en bois dur, sauf dans les pièces destinées au public, les vestibules et les lavabos, où les planchers sont en terrazo. Les marches, les bordures et les bases sont en marbre.

Les planchers en bois dur sont supportés par des poutres et des colonnes d'acier. Dans le bureau de poste, la pièce destinée au public et les vestibules, le dado est en chêne par panneaux. Dans les bureaux des employés du bureau de poste, les entrées, l'escalier et le passage supérieur, le dado est en frêne. Les murs intérieurs sont lattés et finis au plâtre.

Dans le soubassement, le plancher est en béton; il y a la chambre de la fournaise avec compartiment au charbon et un magasin.

Le rez-de-chaussée contient le bureau de poste, le portique, les vestibules, les pièces destinées au public, la voûte et l'entrée de l'escalier.

Au premier étage se trouve le logement du concierge. Les lavabos sont au premier étage et dans la mezzanine.

Les trottoirs autour de l'édifice sont en ciment, et un réservoir septique a été installé en arrière de la bâtisse.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude, et éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par MM. Finley et Gagnon, architectes, de Montréal.

Commis des travaux, J. B. Reid.

Entrepreneurs, J. A. et R. Brou, de Saint-Laurent.

SAINT-GABRIEL DE BRANDON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de 1914, est actuellement parachevé.

Le 18 novembre 1914, un contrat a été passé pour fournir et faire l'installation intérieure du bureau de poste.

SAINT-JEROME.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a nivelé tous les terrains autour de cet édifice et on y a planté des arbres. Quelques menues réparations ont été faites au système de chauffage et aux tuyaux à l'eau; dans le soubassement des châssis neufs ont été posés.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

SAINT-JEAN.

BUREAU DE POSTE.

Toutes les ouvertures extérieures de cet édifice ont été peinturées et vernies. On a aussi fait quelques réparations générales peu importantes dans toutes les autres parties de la bâtisse.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

DOUANE.

On a peinturé les ouvertures extérieures et réparé le système de plomberie dans cet édifice.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

SAINT-HYACINTHE.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Tout l'intérieur de cet édifice, a été coloré, peinturé et verni selon qu'il était requis.

Les ouvertures extérieures, les échelles de sauvetage, les clôtures et le hangar ont été peinturés. On a reconstruit en partie le balcon d'en arrière.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

ÉDIFICE PUBLIC.

Toutes les ouvertures extérieures, les échelles de sauvetage en fer et la boiserie en général ont été peinturées. On a construit une clôture en fer autour de cette propriété.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.

SAINT-LAMBERT.

ÉDIFICE PUBLIC.

La boiserie intérieure et extérieure, etc., de cet édifice a été peinturée; les planchers de bois dur et les marches des escaliers ont été huilés et passés au shellac. On a aussi posé deux poteaux avec des lampes électriques de chaque côté de l'entrée principale.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.
Entrepreneur, Eugène Patenaude.

SAINT-LAURENT.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a parachevé cet édifice qui a été décrit dans le rapport de 1914. Depuis cette époque, on a ajouté une tour d'horloge, fait l'installation intérieure du bureau de poste, construit des trottoirs en béton, nivelé et gazonné le terrain que l'on a entouré d'une clôture de fer.

Les plans et devis ont été préparés par Jos. Sawyer, architecte.
Entrepreneurs, J. A. et R. Brou.

SAINTE-THERESE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice est parachevé; il a été décrit dans le rapport de 1913.
Les plans et devis ont été préparés par le ministère.
Commis des travaux, Hector Lebœuf.
Entrepreneurs, Jos. Lafond et O. B. Lafleur et Fils.

Le 11 septembre 1914, un contrat a été adjugé pour fournir et faire l'installation intérieure du bureau de poste.

TERREBONNE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Toute la boiserie extérieure de cet édifice, les clôtures, etc., ont été réparées et peinturées de nouveau. On a ajouté un système de chauffage et plusieurs petites réparations ont été faites dans la bâtisse.

Surveillance des travaux par G. S. Gingras, commis des travaux, Montréal.
Entrepreneur, R. A. Sproule, Ottawa.

TROIS-RIVIERES.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est encore en construction.
Les plans et devis ont été préparés par le ministère.
Architecte-surveillant, Charles Lafond.
Entrepreneurs, Verrette, MacLeod et Ferron.

PROVINCE D'ONTARIO.

ACTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice est complété; il a été décrit dans le rapport de 1914.

L'installation intérieure du bureau de poste a été donnée par contrat à la *Berlin Interior Hardwood Company.*

On a construit des trottoirs en béton autour de la bâtisse.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ALMONTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Changements et additions.

Le 23 octobre 1914, un contrat a été adjugé pour faire des changements et une allonge à cet édifice, situé à l'angle des rues Bridge et Mills.

L'allonge en question, ayant la forme d'une baie avec fenêtre, consiste en une annexe au bureau de poste, de 19 pieds par 20 pieds, reliée par une grande arche formant une entrée des malles et un portique. Dans le soubassement se trouve un magasin pour le concierge. A l'entrepôt de vérification des douanes, on a construit une nouvelle entrée extérieure, ayant un gradin en béton. Les murs du soubassement sont en béton avec parements en pierre jusqu'au niveau de la plinthe. Les murs, depuis la plinthe jusqu'à la corniche, sont en brique rouge appareillant les murs de l'édifice actuel. Au rez-de-chaussée, les soliveaux des planchers et des plafonds sont en bois, ainsi que les chevrons du toit et les cloisons. Le toit est couvert en tôle galvanisée. Les planchers en bois sont doubles. Dans la partie de l'entrée des malles, le plancher est en terrazo. Les murs et les plafonds sont lattés et plâtrés.

On a augmenté le nombre des tuyaux à calorifères de l'appareil de chauffage à l'eau chaude pour chauffer la nouvelle allonge.

L'éclairage se fait par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère des Travaux publics.

Commis des travaux, A. C. Gilmour.

Entrepreneurs, J. Bradford et H. V. Sevson.

Le 28 décembre 1914, on a passé un contrat pour installer des fils et un système d'éclairage électriques dans toute la bâtisse.

Entrepreneurs, *Crooks Electric Supply Company.*

AMHERSTBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les fenêtres de cet édifice, y compris le peinturage et le vitrage. On a posé des ressorts aux portes. La boiserie de la cuisine du concierge a été peinturée. On a réparé le briquetage extérieur.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

AURORA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 18 mai 1914, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice sur le côté est de la rue Yonge. Ses dimensions sont de 50 pieds par 56 pieds; il comprend un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage.

Les empattements et l'encaissement des colonnes d'acier sont en béton; les murs de fondation sont en pierre, avec trois pieds de mur en pierre à l'extérieur. En arrière de l'édifice, il y a une plate-forme en béton à l'entrée des malles et de la douane. Le reste des murs est en brique avec garnitures en pierre. Le toit plat est couvert en feutre et gravier. Le toit de la tour et le panache sont couverts en tôle galvanisée. La tour de l'horloge est située à l'encoignure sud-ouest de l'édifice, la cloche et le cadran sont au-dessus du niveau du parapet du toit.

La structure intérieure de la bâtisse comprend des colonnes d'acier entourées de béton, des poutres d'acier supportant des planchers de bois et les soliveaux du toit. Dans la pièce destinée au public, au bureau de poste, le vestibule et les lavabos, les planchers sont en terrazo. A l'exception des chambres à coucher du premier étage et de la tour où les planchers sont en épinette, les autres planchers sont en merisier. Les plafonds et les murs sont couverts en lattes métalliques et plâtrés. Il y a une corniche moulurée en plâtre sur les murs et les poutres. Au plafond de la partie antérieure du bureau de poste, les moulures et les corniches sont ornementées.

Le soubassement contient les chambres des fournaises, du magasin et le compartiment du combustible. La voûte et l'escalier conduisant au rez-de-chaussée contient une entrée de côté à mi-chemin sur un palier.

Le rez-de-chaussée comprend les vestibules, la pièce destinée au public dans le bureau de poste, le vestibule des malles, les bureaux des employés avec une voûte, le bureau des douanes et une chambre de toilette.

Au premier étage se trouvent trois bureaux et une chambre de toilette; cinq chambres de résidence et une chambre de bain pour le concierge.

Le chauffage est à l'eau chaude, et l'éclairage par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, H. Coffey.

Entrepreneurs, W. T. Bath, W. E. Anderson et D. A. Patchell, Midland, Ont.

Le 15 février 1915, on a passé un contrat pour faire des changements et des additions à cet édifice, consistant en deux petites ailes de 19 x 20 pieds chacune, au niveau du premier étage. Une aile pour servir de bureaux et de grande chambre aux douanes, contiguë à l'escalier, et l'autre pour agrandir le logement du concierge et donner une apparence symétrique à la partie postérieure de la bâtisse. Un toit plat couvre tout l'édifice.

Dans la cuisine il y a un garde-manger, dans le passage et dans les chambres à coucher des garde-robes ont été installées.

Le toit plat, couvert en feutre goudronné et gravier, se trouvant au niveau du premier étage, sert à étendre le linge pour le faire sécher.

Entrepreneurs, MM. Bath, Anderson et Patchell, Midland, Ont.

AYLMER.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a terminé cet édifice qui a été décrit dans le rapport de 1914.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Architecte-résident, Thos. Webster.

Entrepreneurs, Nagle et Mills.

Dans le bureau de poste on a augmenté le nombre des lumières électriques au-dessus de la cloison des boîtes à lettres et des casiers de distribution.

Dans toutes les fenêtres des stores ont été posés. On a fourni des meubles pour le bureau du maître de poste.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BARRIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La ville de Barrie a fourni la main-d'œuvre et les matériaux pour le nivellement des terrains où se trouve le bureau de poste.

Le ministère a fourni les tuiles pour le plancher en tuiles, dans cet édifice. Le plâtrage a été réparé et on a fait des changements à la plomberie dans le logement du concierge.

Dans la tourelle une horloge de fabrique anglaise a été installée avec une cloche.

Sur le toit principal de l'édifice, une tour a été construite pour y installer la chambre des cadrans, la chambre de la cloche et la chambre des mouvements de l'horloge.

L'intérieur de la bâtisse a été peinturé et coloré.

Dans deux passages on a posé du linoléum.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

MANÈGE MILITAIRE.

Le 20 août 1914, un contrat a été adjugé pour la construction de ce manège militaire.

L'édifice a 177 pieds de longueur par 85 pieds 6 pouces de largeur; il est situé sur un emplacement entouré par les rues High Park et Small.

La construction est en brique avec garnitures en pierre et les fondations sont en béton avec une façade en pierre au-dessus du niveau du sol.

L'édifice contient un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage; dans les tours seulement il y a des deuxièmes et troisièmes étages.

Dans le soubassement se trouvent la galerie de tir, les chambres des fournaises, les magasins et les lavabos.

Au rez-de-chaussée il y a la salle d'exercices militaires, de 101 pieds par 80 pieds, et aussi des salles d'armes et des magasins.

Le premier étage contient les chambres des officiers, des sergents et des soldats.

La salle principale est finie en briques pressées et avec un plancher en bois dur.

Les murs du rez-de-chaussée des premier, deuxième et troisième étages sont lattés et plâtrés.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère des Travaux publics, conformément aux dessins-types fournis par le ministère de la Milice.

Entrepreneurs, *The W. A. Tom Construction Co.,* Collingwood.

Commis des travaux, J. J. Marks, Barrie, Ont.

BELLEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans la salle publique du bureau de poste on a posé un plancher pyrofugent. A l'entrée extérieure on a construit deux portes.

Lors de l'installation intérieure du bureau de poste, il a été fourni des boîtes et des tiroirs neufs pour les lettres.

On a réparé les vieux tuyaux du gaz et les lampes électriques et des tuyaux neufs et des lampes neuves ont été posés là où c'était nécessaire.

Dans le bureau de poste une chambre à coucher a été installée pour le commis de nuit; le plâtrage a été réparé et des cloisons vitrées ont été construites.

Au rez-de-chaussée, l'intérieur du bureau de poste a été peinturé, les doubles portes ont été aussi peinturées.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BERLIN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les vieux planchers de cet édifice ont été réparés.

Un bureau a été préparé dans la gare du Grand-Tronc pour y installer l'inspecteur du gaz et le commis des douanes dont les bureaux se trouvaient au rez-de-chaussée du bureau de poste.

Des changements ont été faits dans le rez-de-chaussée du bureau de poste.

On a modifié la plomberie et une machine à gaz a été installée.

Des casiers en fil de fer pour le triage des lettres ont été posés dans le bureau de poste.

Dans le nouvel entrepôt de vérification, sur la rue Queen, on a installé des lumières électriques, un comptoir neuf avec table, et des caisses mobiles.

Au guichet des colis postaux on a fait des changements dans la cloison.

Quatre paniers et des trucks ont été fournis.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION DES DOUANES, RUE QUEEN (PROPRIÉTÉ LOUÉE)

Dans ce nouvel entrepôt des lumières électriques ont été installées.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BOWMANVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé dans cet édifice les tuyaux et garnitures de plomberie, et un banc.

La bâtisse a été nettoyée, décorée et peinturée.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BRACEBRIDGE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a complété la construction de cet édifice qui a été décrit dans le rapport de 1914.

Une horloge pour la tour, avec cloche et tous les accessoires nécessaires, a été fournie. On a exécuté les travaux de menuiserie et de quincaillerie nécessaires pour préparer la tour, y installer les cadrans de l'horloge, construire deux plafonds, mettre la cloche en place, poser les fils électriques et les lampes pour illuminer les faces des cadrans, et on a peinturé la boiserie.

L'horloger a installé l'horloge dans la tour avec les mouvements et la cloche.

Dans le bureau de poste, on a fait l'installation intérieure, tels que cloison pour les boîtes et tiroirs aux lettres, râteliers pour les sacs des malles, disposition de la voûte, construction d'un autre plancher, etc.

BRAMPTON.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé le briquetage de la cheminée de cet édifice, posé le mât de pavillon dans un nouvel endroit. Une tour d'horloge a été construite en pierre et avec une charpente d'acier.

La cloche de l'horloge a été montée dans la tour. On a posé les fils électriques et les lampes pour illuminer les cadrans de l'horloge.

L'horloger a installé l'horloge dans la tour, avec les mouvements et la cloche.

On a fait des réparations à la couverture en tôle galvanisée sur le toit du bureau de poste.

Dans l'allonge d'en arrière des tuyaux-calorifères ont été ajoutés ainsi que de nouveaux tuyaux de plomberie.

Les murs intérieurs du bureau de poste ont été colorés en détrempe, la boiserie a été peinturée, les lettres des inscriptions ont été dorées.

On a réparé les casiers de triage.

Des stores et des auvents neufs ont été fournis et posés aux fenêtres de l'édifice.

On a fait l'installation intérieure du bureau de poste, construit la cloison des boîtes et des tiroirs aux lettres, etc.

Entrepreneur de la tour de l'horloge, Thos. A. McClure.

Commis des travaux, J. G. Sewell.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto.

BRANTFORD.

ANCIEN ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le plombage et l'appareil de chauffage de cet édifice.

On a modifié l'éclairage électrique dans le bureau des douanes.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Une description de cet édifice a été donnée dans le rapport de 1913, et il est encore en construction.

Le 15 décembre 1914, un contrat a été passé pour fournir et installer un ascenseur électrique et un générateur de force motrice.

Le 28 décembre 1914, un contrat a été signé pour l'installation intérieure du bureau de poste et des bureaux des douanes.

On a fourni des paniers, des trucks et un râtelier pour les sacs de malles dans le bureau de poste.

BURFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 9 novembre 1914, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice sur un emplacement situé du côté nord de la rue King.

La bâtisse mesure 50 pieds de front par 36 pieds de profondeur, et comprend un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage avec une tour.

Les fondations sont en pierres posées sur des empattements en béton. La maçonnerie, au-dessus du sol, jusqu'à la plinthe, est en pierres bosselées posées par rangs irréguliers. Les murs extérieurs, au-dessus de la plinthe, sont en brique avec des cordons, des garnitures de portes et de fenêtres en pierre de taille. Les gradins, les plates-formes des entrées, et les contreforts sont en pierre à chaux.

Les toits en pente de la bâtisse et de la tour sont couverts en ardoises bleues de la meilleure qualité. Les toits plats sont couverts en tôle galvanisée.

Le drainage est fait au moyen d'un réservoir septique dans le jardin.

Les soliveaux, les cloisons à l'intérieur de l'édifice et les chevrons des toits sont en bois et supportés par des colonnes et des poutres d'acier. Les murs et les plafonds sont lattés en lattes de métal d'expansion et plâtrés. Les poutres et les plafonds du rez-de-chaussée sont ornés de corniches en plâtre avec moulures.

Dans les vestibules, le bureau de poste, la pièce destinée au public et les chambres de toilette les planchers sont en terrazo. Dans l'entrée principale des malles, le plancher est en ciment. Dans le bureau des employés du bureau de poste et dans les bureaux du premier étage, les planchers sont en bois dur. Dans les chambres à coucher et dans la tour, les planchers sont en épinette.

Le soubassement contient une entrée d'escalier, un magasin, une chambre pour la fournaise, un compartiment pour le combustible, la fondation de la voûte, un espace pour le réservoir pneumatique en connexion avec le service de l'eau et des tuyaux de

plomberie. L'escalier conduit au rez-de-chaussée, et sur le palier, à mi-chemin, il y a une entrée latérale pour le concierge.

Au rez-de-chaussée, il y a les vestibules, le bureau de poste, la pièce destinée au public, les bureaux des employés, une voûte en brique, des chambres de toilette pour les hommes et les dames, le vestibule des malles et l'entrée de l'escalier conduisant au premier étage.

Dans le premier étage, il y a un grand bureau non occupé et une série de chambres pour le concierge, comprenant une chambre de résidence, une salle à diner, une cuisine communiquant avec un garde-manger, deux chambres à coucher avec garde-robe pour les vêtements, armoire à linge et une chambre de bain. Toutes les chambres ont leurs portes sur un passage privé. A l'angle sud-ouest de l'édifice il y a une tour s'élevant au-dessus du toit plat; elle contient une chambre pour une cloche et une chambre pour les cadrans de l'horloge. L'intérieur de la tour est lambrissé; le contrepoids est posé prêt pour l'installation des mouvements de l'horloge et de la cloche.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude, et éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Geo. W. Hall, architecte, Brantford, Ont.

Entrepreneurs, P. H. Secord & Sons, Brantford, Ont.

CARLETON PLACE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait les réparations nécessaires dans cet édifice: Une clôture en fer avec porte a été posée entre l'édifice contigu et la propriété et le bureau de poste. On a construit une plate-forme en béton à l'entrée des malles, en arrière. La partie supérieure de la cheminée a été démolie et reconstruite à une hauteur plus élevée. Dans le logement du concierge on a construit une lucarne. Les lavabos ont été divisés par des cloisons en bois. Au rez-de-chaussée, on a installé une chambre de toilette pour les dames, et une pour les hommes dans le soubassement. Au premier étage il a été installé une chambre de toilette pour le bureau des douanes; au deuxième étage on a construit une chambre de bain pour le concierge, fournie de tous les accessoires modernes. Des fils électriques avec conduits et des lampes électriques pourvues de tous les accessoires nécessaires pour l'éclairage, ont été installés partout dans l'édifice.

Sous le plafond du soubassement une poutre d'acier a été placée pour supporter les soliveaux du rez-de-chaussée. Dans la pièce du bureau de poste, destinée au public et dans les chambres de toilette on a construit des planchers "pyrofugont".

Le manufacturier a fourni une horloge pour la tour, y compris la cloche et les mouvements; le charpentier a préparé la tour pour recevoir cette horloge et l'horloger a installé le mécanisme.

A l'intérieur de la bâtisse, on a coloré en détrempe des murs et des plafonds et peinturé la boiserie. Le 11 novembre 1914, un contrat a été passé pour fournir et faire l'installation intérieure du bureau de poste.

Les boîtes, les tiroirs aux lettres, les plaques de cuivre et les grilles ont été fournis par le gouvernement.

Surveillance des travaux par D. J. Mullarkey, commis des travaux, employé dans le personnel de l'architecte en chef du ministère.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a semé de la graine de gazon et planté des arbres sur les terrains.

Les joints de la maçonnerie ont été pointés et les marches en pierre ont été dressées.

Dans cet édifice, on a réparé les portes, les fenêtres, le toit, les planchers et l'ameublement. On a aussi fixé un râtelier pour les sacs des malles au plancher.

Le tuyau de renvoi a été nettoyé; les tuyaux à l'eau ont été réparés, et on a posé des calorifères neufs à l'appareil de chauffage à l'eau chaude.

Au-dessus des casiers de triage dans le bureau de poste, on a ajouté des lumières électriques.

Là où c'était nécessaire, on a peinturé, posé des papiers de tenture et des vitres.

Il a été fourni quatre trucks pour les paniers et dix bandages en caoutchouc pour le râtelier aux sacs des malles.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto.

CHESLEY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Autour de l'édifice du bureau de poste, le chemin a été couvert de gravier et on a construit des trottoirs en ciment.

Une horloge pour la tour, y compris la cloche et tous les accessoires nécessaires, a été fournie par la manufacture.

On a exécuté les travaux et fourni les matériaux nécessaires pour préparer la tour et y installer l'horloge avec ses cadrans, hisser la cloche et la mettre à sa place. Les fils et les lampes électriques ont été fixés pour illuminer les faces de l'horloge.

Un horloger a installé l'horloge avec les mouvements et la cloche.

Des ressorts ont été fournis et posés à deux portes.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

CLINTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait fournir par la manufacture une horloge pour la tour de cet édifice, y compris tous les accessoires nécessaires.

Dans le bureau des douanes, un tapis en liège a été posé.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

COBOURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

La ville de Cobourg a construit le long de cet édifice des trottoirs en béton avec un rebord en rigole.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

COLLINGWOOD.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a complété la construction de cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière.

CORNWALL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 15 janvier 1915, un contrat a été adjugé pour l'installation, dans cet édifice, d'un appareil d'éclairage électrique avec tous les accessoires et garnitures nécessaires.

Entrepreneur, W. R. McCallum.

DESERONTO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les marches en pierre, à l'entrée de cet édifice, ont été redressées à la boucharde; on a aussi repointé les joints de la maçonnerie.

Les trottoirs actuels ont été réparés, et d'autres ont été construits en béton.

On a réparé le toit en feutre goudronné et en gravier; des réparations ont été faites aussi à l'ouvrage en fer des lucarnes et à la tour de l'horloge.

Les ouvrages extérieurs en bois et en fer ont été peinturés, et les vitres ont été renouvelées dans presque tous les châssis, spécialement les châssis inférieurs.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

DRESDEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une cloche et une horloge pour la tour de cet édifice ont été fournies par le manufacturier avec tous les accessoires nécessaires.

La main-d'œuvre et les matériaux nécessaires ont été fournis par le charpentier, le forgeron, etc., pour préparer la tour de l'horloge, y poser les cadrans, construire l'abri de la cloche, hisser la cloche et la fixer en place, disposer les fils électriques dans la tour pour illuminer les faces de l'horloge.

Un horloger a installé l'horloge et ses mouvements.

Autour du recepteur de lettres dans la façade du bureau de poste on a posé une balustrade en fer. Quatre ressorts ont été fixés aux portes de bureau. On a fait du peinturage et du vitrage partout où c'était requis dans l'édifice. Dans le bureau de poste un coffre-fort a été mis en place.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

DUNDAS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans le logement du concierge on a fait des changements et on a fourni quelques articles d'ameublement. Une chambre a été aménagée pour servir de garde-robe pour les vêtements des dames. On a ensemencé les terrains autour de l'édifice. Des fils électriques ont été posés pour de nouvelles lampes dans le bureau de poste, et des poteaux avec lampes électriques ont été mis en place, tels que requis.

Dans les fenêtres, des auvents ont été posés bien complets.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

EGANVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est encore en construction.

Un tuyau principal indépendant pour le service de l'eau a été posé, de la rivière à l'édifice pour avoir la pression nécessaire de manière à laver à grande eau les bassins, les éviers, les cabinets d'aisance, etc., dans l'édifice.

Pour fournir l'eau potable, on a creusé un puits et installé une pompe.

A partir de la bâtisse publique, on a construit un drain privé se rendant à la rivière en passant en arrière de la propriété de M. Alexander Mills. Pour faire écouler l'eau s'accumulant dans la cour, un puisard a été construit et raccordé au drain.

Pour construire ce puisard on a employé du mortier de ciment à la place du mortier de chaux spécifié.

En arrière de l'emplacement original, un lopin de terrain a été acheté; il a 99 pieds de largeur par 62½ pieds de profondeur.

Les murs en béton entourant trois côtés de la propriété ont été reculés dans la côte, et on a creusé dans la terre et le roc pour agrandir la cour en arrière de l'édifice. Les murs de la tour ont été exhaussés de sept pieds pour placer les cadrans de l'horloge au-dessus du niveau du toit plat.

Un coffre-fort a été fourni pour le bureau de poste.

Le 4 février 1914, un contrat a été passé pour fournir et compléter l'installation intérieure du bureau de poste.

ELMIRA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans le rapport de l'année dernière il y a une description de cet édifice, qui est encore en construction.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, J. H. E. Bowman.

Entrepreneur, E. A. Bleakney.

L'horloge de la tour, avec la cloche et tous les accessoires nécessaires, ont été fournis par le manufacturier, mais ils n'ont pas encore été installés.

ELORA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un moteur pour la pompe a été fourni et installé. Tout le système du service de l'eau a été en bon état de fonctionnement.

ESSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les terrains ont été nivelés et les parterres autour de cet édifice ont été ensemencés avec de la graine de gazon.

On a réparé les portes des vestibules, etc. On a fait les ouvrages de charpenterie, fourni les matériaux pour préparer la tour de l'horloge, y installer les cadrans de l'horloge, construire le beffroi, hisser et placer la cloche.

L'horloger a mis en place l'horloge dans la tour, avec la cloche. Des articles de quincaillerie ont été fournis; on a posé des vitres; un boyau pour arroser les gazons a été fourni, et on a réparé la pompe.

On a meublé un bureau aux douanes et fourni une horloge de bureau.

Des becs pour brûler au gaz et des lampes électriques ont été fournis.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

EXETER.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a rempli la cave de cet édifice et une clôture a été construite le long du trottoir.

FERGUS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un moteur pour la pompe a été fourni et installé dans cet édifice. Le système du service de l'eau a été mis en bon état de fonctionnement.

Deux lampes électriques ont été installées dans l'attique.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

FORT-WILLIAM.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION AUX DOUANES.

Une description de la construction de cet édifice a été donnée dans le rapport de l'année dernière, et la bâtisse n'est pas encore terminée.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Architecte-résident, J. C. Stinson.

Entrepreneur, M. H. Braden.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé les ouvrages de plâtrage, donné une teinte aux murs de la cuisine dans le logement du concierge.

Il a été fourni quatre trucks à paniers pour le bureau de poste.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

GALT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le manufacturier a fourni la cloche et l'horloge de la tour avec tous les accessoires nécessaires.

On a fait les ouvrages de charpenterie, de forgeron et de tailleur de pierre pour préparer la tour pour y mettre une horloge, installer les cadrans, construire le beffroi, placer la cloche, et poser les fils électriques avec les lampes nécessaires pour illuminer les cadrans de l'horloge. L'horloger a installé la cloche, l'horloge et les mouvements.

On a fourni une vitre, réparé un cadran de l'horloge et peinturé la chambre de l'horloge.

On a installé des tuyaux et des lampes à gaz auxiliaires dans le bureau de poste. Le plâtrage a été réparé et on a peinturé dans les chambres du concierge.

Quatre trucks à panier ont été fournis.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

MANÈGE MILITAIRE.

Le 17 juin 1914, un contrat a été adjugé pour la construction de ce manège militaire.

La bâtisse mesure 179 pieds par 89 pieds, elle est située sur la rue Mill.

C'est une construction en brique, avec des garnitures en pierre de taille, érigée sur des fondations en béton, au-dessus du sol les murs de fondation sont en pierre, sur la façade.

Il y a un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage.

Le soubassement contient des allées pour un jeu de quilles, des magasins, des compartiments pour la fournaise et le combustible, et un lavabo.

Dans le rez-de-chaussée, il y a la salle d'exercices militaires (102 x 79 pieds), des salles d'armes, les magasins du quartier-maître et des bureaux.

Au premier étage se trouvent les chambres des officiers, des sergents et des soldats, et des lavabos.

La salle principale ou d'exercices militaires est finie en brique; les chambres du rez-de-chaussée et du premier étage sont lattées et plâtrées.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs, P. H. Secord & Sons, Brantford.

Commis des travaux, George H. Thomas

GANANOQUE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a installé des lampes Tungsten dans cet édifice.

GLENCOE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Trois poteaux de support ont été fixés. L'intérieur de cet édifice a été peinturé et décoré.

GODERICH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans les bureaux des douanes on a fourni et posé une carpette en tapis de Bruxelles, et un tapis en liège.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

GRIMSBY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est actuellement parachevé.

La cloche et l'horloge de la tour avec tous les accessoires nécessaires ont été fournies par le manufacturier. On a fait les travaux de charpentier et les matériaux ont été fournis pour préparer la tour et y installer les cadrans. On a enlevé les ventilateurs en lattes pour les remplacer par six châssis; la cloche a été hissée et mise en place; les fils et les lampes électriques ont été posés pour illuminer les faces de l'horloge; l'horloger a installé la cloche et les mouvements de l'horloge.

Dans le bureau de poste, on a posé des boîtes et des tiroirs pour les lettres et fixé des grilles en cuivre.

Le 21 août 1914, un contrat a été accordé pour fournir et faire l'installation intérieure du bureau de poste.

On a posé des fils électriques pour des lampes au-dessus de la cloison des boîtes à lettres dans le bureau de poste.

Au moyen de cloisons en bois on a fait un compartiment pour le charbon de la cuisine.

Dans le soubassement, une valve de réduction a été installée sur le tuyau à l'eau.

Une glissoire à charbon, avec couvert et cadre en fonte a été placée dans la plateforme à l'entrée des malles pour l'enlèvement des cendres. Afin de protéger contre les accidents, on a placé une balustrade en fer forgé aux deux entrées principales de l'édifice.

Les gouttières ont été remises à la pente voulue, à l'entrepôt de vérification, et l'on a fait des changements aux travaux de descente pour les raccorder au nouveau tuyau de drainage de 6 pouces, qui se décharge dans l'égoût de la rue. Dans l'escalier principal conduisant du rez-de-chaussée au premier étage, on a posé une rampe en fer forgé.

Autour de la propriété une clôture neuve a été construite. Une pierre de taille a été posée sur la façade le long de la rue pour y ajuster les récepteurs en cuivre où sont déposées les lettres et les journaux. On a fourni et posé quatre ressorts aux portes des vestibules. On a renouvelé le dessus d'un pupitre élevé.

Surveillance des travaux par T. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

GUELPH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations générales ont été faites à la plomberie, aux tuyaux du gaz, etc., et des fils électriques ont été posés.

On a nettoyé les murs et les plafonds et décoré l'édifice; des papiers de tenture ont été posés dans la cuisine et le balcon a été peinturé; les boîtes à lettres des rues ont été peinturées; on a fait des changements aux guichets des colis postaux et des vendeurs de timbres dans le bureau de poste. Deux sections ont été disposées et six cornières mises en place pour le râtelier des sacs de malle.

On a réparé un horloge, fourni deux stores de châssis et quatre trucks à panier pour le bureau de poste.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

HAMILTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'ouvrage en pierre de cet édifice a été pointé et réparé; dans le soubassement du bureau de poste un plancher en béton a été construit. On a fait des changements dans le soubassement pour les trieurs et les facteurs; une glissoire a été faite à partir du rez-de-chaussée jusqu'au soubassement. Une nouvelle plate-forme a été construite dans la cour. On a réparé un châssis et posé deux grilles dans les espaces en retrait.

Dans le soubassement, un casier spécial et vingt cases en chêne ont été installés.

Des travaux de charpenterie ont été exécutés dans le bureau d'immigration, le plancher en tuiles et le toit ont été réparés.

L'ouvrage de plomberie a été renouvelé dans le logement du concierge et un appareil de chauffage neuf a été installé dans le soubassement. Des fils électriques ont été posés dans la division des lettres recommandées, et dans le soubassement pour les trieurs. On a installé un tube acoustique et trois éventails électriques. Pour le temps de Noël, à cause de l'augmentation de l'ouvrage on a posé des lumières électriques additionnelles.

Le monte-charge a été modifié et des cloches d'appel avec boutons électriques ont été mises en place.

L'intérieur du bureau d'immigration a été peinturé et décoré de nouveau. On a peinturé le logement du concierge, le bureau de l'inspecteur du gaz et de l'électricité, le bureau des poids et mesures, et les pupitres ont été nettoyés. L'extérieur de la bâtisse du bureau de poste a été peinturé, ainsi que les boîtes à lettres dans les rues. On a fait deux tiroirs pour le vendeur de timbres, changé les cloisons dans le bureau de poste, et construit une grande boîte pour le triage.

Cinquante-huit petites armoires avec serrures et clefs ont été fournies, des vitres ont été posées aux boîtes du bureau de poste; on a fourni quatre trucks, deux râteliers pour les sacs de malle, et six trucks à panier.

Dans les bureaux des douanes, des casiers ont été construits et mis en place; on a raccordé l'appareil de chauffage avec les calorifères du bureau d'immigration. Les lampes électriques ont été réparées.

Seize stores ont été fournis et posés dans les châssis.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

Station postale "B".

Les vitres des fenêtres ont été peinturées et les inscriptions ont été peinturées en neuf sur ces vitres.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

HANOVER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice est encore en construction; il a été décrit dans le rapport de l'année dernière.

On a construit une voûte en brique dans le soubassement et le rez-de-chaussée, et des portes d'acier ont été posées.

Deux boîtes à lettres sur la rue ont été peinturées.

HARRISTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements ont été faits dans l'arsenal et aux trottoirs en ciment. Les ressorts des portes ont été réparés; deux nouveaux ressorts ont été fournis, ainsi que des lampes Tungsten.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

INGERSOLL.

ÉDIFICE PUBLIC—ADDITIONS ET CHANGEMENTS.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est complété.

On a fourni des boîtes et des tiroirs pour les lettres et des grilles en cuivre dans le bureau de poste.

Le 21 novembre 1914, un contrat a été adjugé pour fournir et faire l'installation intérieure du bureau de poste. Un manteau de cheminée en bois dur et un foyer en tuiles ont été installés dans le bureau du maître de poste.

Un réchaud et un réservoir à l'eau chaude ont été posés dans le soubassement, près des fournaises de l'appareil de chauffage, afin de fournir de l'eau chaude au concierge.

Dans l'attique on a construit trois garde-robes pour le linge, et deux armoires dans la cuisine. Un carré de plancher a été posé sur les solives du plafond et une lampe électrique avec commutateur a été posée. Sur le toit plat on a installé un mai de pavillon.

Aux portes d'en arrière, dans le bureau de poste, deux serrures à cylindre ont été fixées pour plus de sûreté.

La chambre des cadrans de l'horloge a été tringlée et lambrissée avec du bois d'un pouce et peinturée; les mouvements de l'horloge ont été démontés et nettoyés par l'horloger.

Dans la chambre de bain du concierge, on a posé un plancher neuf, un nouveau bain avec robinets neufs pour l'eau chaude et l'eau froide. Dans le lavabo du premier étage on a placé un évier pour les eaux sales, à la place du petit bassin.

Dans le logement du concierge, on a posé des papiers de tenture dans trois chambres.

BUREAU DE POSTE TEMPORAIRE.—VIEIL ÉDIFICE DE L' "IMPERIAL BANK".—BUREAUX LOUÉS.

On a déménagé les meubles et tout l'aménagement du bureau de poste dans cet édifice temporaire.

Les lampes électriques ont été transportées dans cette bâtisse. On a pointé les joints de ce vieil édifice.

KEMPTVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1913, est parachevé.

On a fourni un râtelier pour les sacs et des casiers et tiroirs au bureau de poste.

Le 12 juin 1914, on a passé un contrat pour le posage de l'installation intérieure dans le bureau de poste

Un incendie qui s'est déclaré dans un magasin général, au nord de l'édifice, a légèrement endommagé le toit et l'extérieur de l'étage supérieur. On a fini de réparer ces dommages.

KENORA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un beffroi et fait des travaux de charpenterie en général, en rapport avec l'installation de l'horloge de la tour, les machines et la cloche. On a fourni un câble en fil de fer et quelques petits articles en fer. Un bijoutier a installé la cloche et le mécanisme de l'horloge. On a posé des fils électriques dans la tour et placé des lampes dans le cadran.

On a fourni et posé deux portes tournantes dans le bureau de poste.

On a érigé une clôture, une charpente pour la cloche et une cloison. On a nettoyé, décoré et peinturé l'intérieur du bureau de poste.

On a réparé et posé des serrures dans les casiers des malles.

L'ouvrage a été sous la surveillance de Thos. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

KINCARDINE.

BUREAU DE POSTE.

On a posé un appareil de sauvetage en acier aux sorties de tous les étages du bureau de poste.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

KINGSTON.

BUREAU DE POSTE.

On a construit une nouvelle chambre de bain, etc.; posé un châssis double sous le puits de lumière, dans le toit de l'entrepôt de vérification afin d'empêcher les courants d'air; réparé le plâtre; nettoyé la peinture, et embelli le parterre entre le bureau des douanes et le bureau de poste.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Power & Fils, architectes, Kingston.

Bureau des douanes—Edifice loué.

Dans le bureau du Revenu de l'Intérieur, on a posé un châssis au puits de lumière, et couvert les planchers avec des tapis.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

Bureau de poste.

On a posé un plafond en tôle ondulée dans le compartiment de la fournaise, et couvert les cadres de portes et les portes avec du fer blanc.

On a construit et complété un portique à l'entrée; on a complété les trottoirs et une légère clôture en fils de fer entre les terrains du bureau de poste et le bureau des douanes, et nivelé, nettoyé et embelli le reste du terrain autour de ces édifices.

On a creusé une partie du soubassement pour un magasin et construit un plancher en béton; on a posé une nouvelle porte pour enlever les cendres avec un appareil pour les charroyer, et peinturé, blanchi, nettoyé, etc.

On a fourni des meubles, un casier pour les colis, des casiers de triage, une table en chêne et un guichet.

Surveillance des travaux par Power et Fils, architectes, Kingston, Ont.

COLLÈGE MILITAIRE—DORTOIR.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est complété.

L'ouvrage additionnel requis à l'édifice ci-dessus est comme suit: une chaudière supplémentaire, deux appareils de sauvetage en fer à chaque bout de l'édifice, placés à partir de 9 pieds du niveau du sol jusqu'à la fenêtre du corridor, à l'étage supérieur; des porte-étiquettes et des numéros pour les portes; des tablettes et dès râteliers pour les carabines; couvrir les tuyaux dans armoires à linge; des garde-robes dans les magasins du quartier-maître, etc.; des barres de garde aux fenêtres; des rouleaux pour les serviettes dans toutes les chambres et les chambres de bain; couvrir les tuyaux d'eau froide dans les magasins du soubassement.

LAKEFIELD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, a été complété.

Le manufacturier a fourni la cloche et l'horloge de la tour avec tout le mécanisme nécessaire.

LEAMINGTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni et posé des planches couvrant les marches en pierre de l'entrée, afin de protéger les piétons. On a construit des chambres de toilette, réparé les portes du vestibule et peinturé deux chambres. On a fourni, pour le bureau de poste, un râtelier pour les sacs, et des lampes *Tungsten,* pour l'édifice.

LINDSAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Changements et additions.

Le 6 avril 1914, on a passé un contrat pour des améliorations à cet édifice, en arrière de celui-ci. Le prolongement a 45 pieds de profondeur par 56 pieds de largeur.

étant celle de l'édifice actuel, avec une aile de 22 pieds et 6 pouces par 13 pieds et consistant en un étage et un soubassement.

Les fondations sont en pierre reposant sur des empattements en béton pour les murs et les fondations des colonnes. Les autres murs sont en briques avec garnitures en pierre, semblables à celles de l'édifice actuel, avec des couronnements en pierre tout autour, et des corniches en tôle galvanisée. Une partie du mur d'en arrière, au rez-de-chaussée, a été enlevée, et la partie supérieure de la structure a été placée sur des poutres en acier. L'espace pour les employés du bureau de poste est éclairé au moyen de deux grands puits de lumière munis de ventilateurs.

On a démoli la tour jusqu'au niveau du toit plat et on l'a reconstruite en augmentant la hauteur des cadrans de l'horloge et du beffroi et pour avoir plus d'espace pour les mouvements de l'horloge et du cadran.

On a excavé complètement le soubassement et on l'a installé en magasin.

Le rez-de-chaussée a plus d'espace pour les employés du bureau de poste, pour le vestibule des malles, la plate-forme extérieure et pour la chambre de toilette pour les hommes, et contient un arsenal de 20 par 12 pieds et un bureau pour les poids et mesures, de 12 par 12 pieds.

Il y a aussi un entrepôt de vérification pour les douanes, de 19 par 24½ pieds, avec des corridors et une entrée de côté.

La construction intérieure consiste en colonnes en acier reposant sur des empattements en béton et supportant des poutres en acier et un plancher en bois, les solives du plafond et du toit; le plancher est en bois, les lattes en métal et les murs en plâtre; les plafonds et les fenêtres sont finis en plâtre; les portes et le dado sont en bois. Le plancher du vestibule des malles est en ciment et celui du vestibule public et des chambres de toilette en terrazo. Le toit est plat et couvert en feutre, goudron et gravier.

On a posé un nouveau toit en tôle galvanisée sur la partie principale de l'édifice.

Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage de l'édifice entier est à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, R. H. Bell.

Entrepreneur, James Bogue, Peterborough, Ont.

La construction a été parachevée au cours de l'exercice financier.

On a exécuté des travaux en rapport avec le nouveau chemin en béton et les réparations des clôtures. On a fourni et installé des garde-neiges, enlevé et replacé des calorifères, réparé et raccordé des cloches électriques, plâtrer le compartiment de l'horloge, poser une marche en marbre et peinturé la vieille partie de l'édifice.

Le 28 octobre 1914, on a passé un contrat pour poser l'installation intérieure du bureau de poste.

On a fourni un râtelier spécial pour les sacs et les boîtes pour les lettres.

LISTOWEL.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un abri pour la malle rurale et un porche.

On a posé un plancher en béton et un trottoir en ciment. On a nettoyé et verni les portes de l'extérieur et fourni des lampes *tungsten*.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Le 30 juillet 1914, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, situé à l'angle des rues Main et Tremain; il est en pierre et construit sur des fondations en béton.

Cet édifice, de 106½ x 62 pieds, contient un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage.

Au soubassement, il y a le compartiment de la fournaise, un compartiment de combustibles, les magasins et une galerie de tir.

Au rez-de-chaussée, il y a la salle d'exercices militaires, de 78 par 59 pieds, les arsenaux et une chambre de toilette.

Au premier étage, il y a les chambres des officiérs, des sergents et des hommes.

La salle principale est en briques; le reste du rez-de-chaussée et du premier étage, en lattes et en plâtre.

L'édifice est chauffé à l'air chaud.

Les plans et devis ont été préparés par feu John Bamford, architecte, de Listowel.

La *W. A. Tom Construction Co.*, de Collingwood, entrepreneurs.

Commis des travaux, John D. Philip.

LONDON.

BUREAU DES DOUANES.

On a réparé les fenêtres du soubassement, construit une armoire et fait des réparations générales.

On a posé de la nouvelle plomberie au premier étage, posé d'autres lumières électriques et quelques améliorations au système d'éclairage.

On a réparé les bouilloires et le métal laminé sur le toit; on a renouvelé la rampe et peinturé dans la grande chambre, en imitant le bois, et tapissé la même chambre.

On a fourni et posé du linoléum (prélart) dans l'entrepôt de vérification, une horloge dans le bureau de l'inspection du gaz et des classeurs à documents.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto.

BUREAU DE POSTE.

On a pratiqué une entrée du bureau de poste à l'édifice Carling.

On a posé une nouvelle corde au mât de pavillon, réparé les trucks, fourni des petits articles en fer et posé des baguettes en caoutchouc sur les portes tournantes.

On a enlevé des calorifères et installé d'autres; on a posé un nouveau réservoir dans la chambre de toilette, prolongé les tuyaux à gaz dans le soubassement et posé une lumière au guichet du vendeur de timbres.

On a nettoyé, peinturé et repoli les fenêtres, peinturé et décoré l'intérieur.

On a fait des changements au râtelier pour les sacs et fourni des verres pour les casiers du bureau de poste.

On a fourni des abat-jour aux lumières du toit, quatre paniers en fil de fer et six trucks pour les paniers du bureau de poste.

Tout l'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

MARKHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a nivelé le terrain du bureau de poste et semer de la graine de gazon.

On a érigé une nouvelle clôture, transporté les latrines extérieures plus loin, réparé l'intérieur du bureau de poste et construit un nouveau trottoir.

On a fourni deux ferme-portes, un écheveau de cordes à châssis et du prélart (linoléum) pour le guichet.

MIDLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est parachevé.

On a construit des trottoirs sur les terrains, nivelé et gazonné ceux-ci.

Le manufacturier a fourni la cloche et l'horloge de la tour ainsi que tout le mécanisme. On a employé un charpentier, un forgeron et des peintres, ainsi que des matériaux pour préparer la tour, installer les cadrans, ériger et poser la cloche, poser des fils électriques dans la tour et placer des lumières dans les cadrans. Un bijoutier a installé le mécanisme de la cloche et de l'horloge.

On a changé un commutateur, installé des lampes électriques autour du bureau du maître de poste et fourni des lampes *tungsten.*

On a fourni des boîtes aux lettres, des tiroirs et des grilles en cuivre et un râtelier pour les sacs. On a construit une table pour le bureau des douanes et fourni un accroche-chapeaux et deux tabourets.

Le 19 juin 1914, on a passé un contrat pour l'installation intérieure du bureau de poste, des bureaux des douanes et du Revenu de l'Intérieur et pour faire poser un haut pupitre dans le vestibule public du bureau de poste.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

MILDMAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a érigé un hangar, posé des fils électriques et des lampes *tungsten.*

MILVERTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est en voie de construction.

MITCHELL.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé une chambre et le clocher.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

MOUNT-FOREST.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé quelques marches à l'entrée principale, fourni et posé du gravier sur le chemin.

L'ouvrage a été fait sous la surveilance de Thos A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

NAPANEE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a érigé une nouvelle clôture autour du terrain, fourni et posé des tuiles de plancher dans deux vestibules, fait de légères réparations, installé un nouveau système

de plomberie, peinturé et décoré tout l'édifice et fourni des stores et du prélart (linoleum).

Salles d'exercices militaires.

Le 22 juillet 1914, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, sur le lot donnant sur la rue Centre, entre les rues Bridge et Dundas.

L'édifice a 210 pieds par 84 pieds, est en briques avec garnitures en pierre et est construit sur des fondations en béton avec parements en pierre, au-dessous du sol. Il comprend un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier étage et un deuxième étage dans les tours.

Dans le soubassement, il y a une galerie de tir, un compartiment pour la fournaise et une chambre de toilette.

Au rez-de-chaussée, il y a la salle d'exercices, de 80 par 127 pieds, des arsenaux et des magasins.

Le premier étage comprend les chambres des officiers, des sergents et des hommes.

L'intérieur de la salle principale est finie en briques; les autres compartiments au rez-de-chaussée et sur le premier étage sont lattés et plâtrés.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère de la Milice. Le contrat a été adjugé par le ministère.

L'entrepreneur, A. S. Allaster, de Brockville.

Commis des travaux, William H. Boyle, de Napanee.

NEWMARKET.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un contrat a été adjugé, le 21 avril 1914, pour la construction de cet édifice, situé à l'angle sud-ouest des rues Main et Park.

Cet édifice a 43 pieds longeant la rue Park et 56 pieds sur la rue Main; il consiste en un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier étage et une tour, ainsi qu'un prolongement d'un étage, d'une forme irrégulière, ayant 21 par 43 pieds.

Les fondations et les colonnes en acier reposent sur des empattements en béton; les murs extérieurs sont en béton avec parements en pierre, à partir du sol jusqu'à la plinthe, et en briques jusqu'au sommet, avec garnitures en pierre. Le toit principal et la tour sont en bois, couvert en tôle galvanisée et a un sommet plat; la couverture est en feutre, goudron et gravier. Des lanternes de toit éclairent les espaces intérieurs; à l'intérieur, les colonnes en acier et les solives sont lambrissées; les cloisons et les solives sont en bois, les murs sont finis en lattes et en plâtre, le plancher du soubassement est en béton, et ceux du rez-de-chaussée et du premier étage sont en merisier. Les planchers dans les chambres à coucher et dans la tour sont en épinette, et ceux des vestibules, du corridor public et des chambres de toilette sont en terrazo avec une bordure en marbre.

Dans le soubassement, il y a la fournaise, le compartiment de combustible et le magasin. Un escalier conduit au rez-de-chaussée, qui comprend le vestibule du bureau de poste et l'espace des employés, le vestibule des malles, le vestibule, l'entrée principale, le passage d'escalier, la voûte, l'entrepôt de vérification, le bureau de l'inspecteur du gaz et de l'électricité et une chambre de toilette.

Au premier étage, il y a le bureau du percepteur des douanes, la longue chambre et les archives, avec un corridor communiquant au passage d'escalier, la chambre de toilette pour les dames et les appartements du gardien. Au coin, il y a une tour pour l'horloge qui s'élève au-dessus du toit principal et qui contient quatre cadrans et un compartiment pour la cloche.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

Entrepreneurs, P. H. Secord et Fils, Ltée, Brantford, Ont.

On a fourni les boîtes du bureau de poste, les tiroirs, les grilles en cuivre, les récepteurs et le râtelier et les sacs.

Le 6 janvier 1914, on a passé un contrat pour faire fournir et poser les installations intérieures du bureau de poste et des douanes.

NIAGARA-FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé un nouveau bassin de toilette, réparé le toit et un calorifère, plâtré dans le bureau des douanes, installé un nouveau tableau de distribution et une lumière électrique, peinturé les bureaux des douanes et les corridors et fourni des stores, un banc de bureau et quatre trucks à paniers.

Surveillance des travaux par Thos A. Hastings, commis des travaux, Ont.

NORTH BAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a enlevé le roc au moyen d'explosifs, réparé les trottoirs, installé un appareil de chauffage, changé les lumières au-dessus des boîtes et posé des lampes dans le bureau du service des malles par chemin de fer. On a peinturé dans le bureau de poste, le corridor de l'arsenal et les bureaux de l'inspecteur des postes et de la malle par chemin de fer.

On a érigé des tablettes, etc., dans les bureaux du service des postes par chemin de fer, fourni des boîtes aux lettres, fait des changements à la cloison du bureau de poste et réparé le plancher.

Surveillance des travaux par Thos A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ORANGEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'extérieur de l'édifice a été réparé. On a fourni quatre serrures et cadenas *Yale,* fait des ouvrages en plomberie et en marbre, couvert les tuyaux, exhaussé la rampe de l'étage principal, fourni des lampes *Tungsten,* peinturé, et installé un coffre-fort dans le bureau des douanes.

Surveillance des travaux par Thomas A. Hasting, commis des travaux, Toronto, Ont.

ORILLIA.

BUREAU DE POSTE—CHANGEMENTS ET ADDITIONS.

Les changements et les additions à l'édifice, décrits dans le rapport de 1914, sont terminés.

Le 11 novembre 1914, un contrat a été adjugé pour faire fournir et poser les installations intérieures du bureau de poste.

On a fourni les boîtes aux lettres du bureau de poste, les tiroirs et les casiers.

Le manufacturier a fourni le mécanisme de la cloche et de l'horloge.

On a fourni des lampes *Tungsten.*

Propriétés temporaires pour le bureau des douanes.

Au cours des changements et des additions à l'édifice public, on a déménagé le mobilier, etc., du bureau des douanes dans cet édifice. Afin de poser la plaque en cuivre du récepteur on a dû raccourcir la vitre dans le vestibule du magasin; on a fourni et installé un autre verre.

Cette propriété a été remise au propriétaire dans le même état qu'elle était avant qu'on s'y installat.

OSHAWA.

ÉDIFICE PUBLIC—ADDITION.

L'addition à cet édifice, décrite dans le rapport de 1914, est terminée.

On a fourni des boîtes aux lettres et des tiroirs pour le bureau de poste.

Le 23 juillet 1914, on a adjugé un contrat pour l'installation intérieure.

On a posé des planchers en tuile dans le bureau de poste, fourni deux ferme-portes et de l'huile, quatre paires de portes, une plaque de protection pour la porte et des seuils en fer pour les entrées principales.

On a employé un charpentier en rapport avec l'installation de l'horloge de la tour, peinturé l'ouvrage en bois de l'édifice public, fourni et posé un tapis en liège dans les bureaux et posé des lampes *Tungsten.*

OTTAWA.

ÉDIFICE AYLMER-ANNEXE.

On a réparé des cloches électriques, fourni deux téléphones de pupitre et posé un lustre de deux lampes, un lustre de deux lampes *Tungsten,* quatorze boutons, un bouton de poussée et un indicateur de trois clochettes. On a renouvelé les appartements n° 5, posé une vitre dans un châssis double, réparé un fauteuil en rotin, une armoire à casiers et un pupitre, fourni trois clefs, deux ferme-portes et exécuté de légères réparations.

Surveillance des travaux par John Shearer, surintendant des édifices publics d'Ottawa.

ÉDIFICE BIRKS.

Ministère de l'Agriculture.—On a érigé des cloisons et des tablettes, construit une chambre noire et fourni plusieurs meubles.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni deux classeurs, un téléphone et quelques petits articles.

Ministère de la Milice.—On a fourni un classeur en acier.

Ministère des Travaux publics.—On a fourni cinq classeurs en acier, deux boîtes doublées en zinc, deux chaises, une table, un tapis, vingt-six stores et une bibliothèque spéciale. On a réparé le mobilier du bureau.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics: John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE BLACKBURN.

Ministère des Postes.—On a fourni deux tables, deux chaises, un casier de triage, quatre appliques électriques et douze ventilateurs. On a réparé cinq pupitres et quinze chaises, posé une vitre dans un battant de porte et une dans la fenêtre de la division des mandats de poste. On a fourni et posé trois serrures *Yale* et les clefs et on a fait de légères réparations aux meubles et aux bureaux, pour les divisions forestières et d'irrigation.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni trois tables spéciales avec dessus en verre, deux chaises, un cabinet spécial, vingt-neuf stores, deux bancs de bureau, une horloge, dix-neuf coussins, six paires de rideaux, cinq consoles, trois ventilateurs électriques, une cloche d'appel, quatorze stores avec accessoires, quatre lampes, deux escabeaux. un râtelier, une table pour monter une carte géographique, un cadre pour le râtelier des cartes, des tablettes, une armoire de 13 pieds, deux ferme-portes et des butoirs, sept verges de drap vert, une plaque en verre et du drap vert pour une table, des roulettes pour l'échelle et pour une chaise, un cabinet de cartes-index et plusieurs longueurs de corde électrique, pour la division des terrains des chemins de fer; on a installé un téléphone de pupitre, posé des inscriptions sur douze portes, fourni vingt-trois verges de prélart et vingt et une verges de baguettes en cuivre, huilé 1,005 verges de plancher, construit des tablettes dans le coffre-fort et dans la chambre n° 6 et fait plusieurs légères réparations, pour la division des terrains des chemins de fer. On a fourni une chaise, trois ventilateurs, un porte-téléphone, deux petites échelles, deux ferme-portes et des appliques électriques, et on a renouvelé huit chambres, les chambres de toilette et le corridor, pour la division des terres de la Colombie-Britannique.

L'ouvrage a été fait par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE BOOTH.

Division des Affaires des sauvages.

Pendant l'année, on a fait les réparations suivantes et fourni les matériaux ci-dessous, dans la division des Affaires des sauvages: quatre barres en cuivre et des rideaux, douze ventilateurs, une longue plaque en verre avec le bord dépoli; un cadenas, deux serrures de pupitre, des vitres, de légères réparations aux bibliothèques, aux chaises, à l'horloge, au tapis, etc.

On a fourni cinq lampes, un ventilateur de 6 pouces, cinq lampes pendantes, trois lustres de quatre lampes *Tungsten,* deux lustres de trois lampes *Tungsten,* des douilles, des fusibles, de la corde, etc., ainsi que trois miroirs, cinq tables, six pupitres, trois chaises, deux horloges de huit jours, six réservoirs pour l'eau *Century,* seize tapis, quatorze carpettes, un rayon de bibliothèque, une base, un sommet, un casier, un tapis en liège, vingt classeurs en acier, plusieurs sections de classeur, deux cent cinquante cartes-index et un rayon pour les livres.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE BRYSON.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni quinze chaises, neuf pupitres, deux classeurs, un accroche-chapeaux, trois tables, une table à dessiner, deux réservoirs pour l'eau, une horloge, un truck, vingt et un auvents, vingt-huit stores et vingt clefs, pour la division des Parcs fédéraux; on a aussi fourni et posé des appareils électriques, peinturé les vitres des fenêtres, posé une porte et un cadre dans une petite ouverture et construit des tablettes. On a fourni des meubles de bureau pour la division des terres des écoles.

Ministère des Travaux publics.—On a fourni deux classeurs en acier, deux tables en bois, deux douzaines de crochets pour les vêtements, réparé un pupitre et construit 24 pieds de tablettes et un comptoir.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE CANADIEN.—("CANADIAN BUILDING.")

Ministère de l'Agriculture.—On a fourni quatre pupitres, une tablette de pupitre, quatre chaises, un réservoir à l'eau, quatre abat-jour, cinq lampes, deux escabeaux,

deux ventilateurs électriques, deux bibliothèques tournantes, deux couverts de pupitre, plusieurs rayons de bibliothèque, onze appareils pour mettre les journaux en liasse, une armoire, un coussin, cinq cabinets complets, un pupitre pour les cartes-index, dix milles cartes, deux casiers pour la correspondance, une armoire à papeterie, un calorifère, quatre lampes pendantes, onze téléphones *Deveau*, huit clefs et vingt-quatre boîtes. On a fait de légères réparations et renouvelé la chambre n° 6.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni quarante et une chaises, vingt-trois tables, neuf pupitres, trois bancs de bureau, vingt-six classeurs, deux armoires, deux râteliers pour les cartes géographiques, douze coussins, un coffre-fort, un miroir, six lampes de bureau, un classeur avec cartes, trois rayons de bibliothèques, une clochette d'appel à huit boutons, cinq appareils à savon, huit barres en cuivre et des rideaux, cinq stores pour les fenêtres, deux châssis-doubles, une cloison, huit râteliers pour les échelles, une échelle à coulisses et six ventilateurs électriques. On a fourni et posé dix-huit appliques électriques, quatre téléphones de pupitre, un sur le mur et un prolongement de téléphone, quatre clochettes d'appel, deux serrures *Yale* et 25 pieds de tablettes. On a posé 32 verges de prélart, huilé 111 pieds verges de plancher, teinté 545 verges de murs, on a posé des inscriptions sur les portes, réparé des tables et d'autres meubles, construit une porte en arche, posé une plaque de verre, couvert en asbeste le tuyau de fumée, renouvelé la chambre n° 3, posé une vitre dans un châssis-double, fourni six ventilateurs et faits des petits changements.

Les articles ci-dessus ont été fournis aux divisions des terrains miniers, d'irrigation, d'immigration, des arpentages, du bureau des patentes, et des bois et pâturage.

Ministère du Commerce.—On a fourni deux pupitres, trois chaises, trois tables, quatre auvents, huit stores, cinquante rayons pour la bibliothèque, deux échelles, quatre barres en cuivre et rideau et une imposte. On a lavé et teinté 1,530 verges, dans les bureaux, fourni et posé quatre longueurs de moulure à tableaux, vingt-quatre boîtes en bois et des lampes électriques et fait de légères réparations.

Ministère de la Milice.—On a fait les réparations suivantes, pendant l'année: On a posé vingt-huit vitres, dix ferme-portes, environ cent crochets pour les manteaux et les chapeaux, peinturé autour de l'ascenseur, posé des inscriptions sur douze portes, un bouton de porte, trois barres en cuivre et des rideaux et neuf gardes-brise de fenêtres; on a réparé six bancs de pupitre, construit une porte en drap rouge, fourni trois butoirs et cinquante-cinq nouvelles clefs. On a couvert en toile (*duck*) 6 lanternes du toit, réparé une glacière, deux serrures, fourni cinq nouvelles serrures *Yale* et les clefs et réparé l'horloge. Pendant l'année on a posé les accessoires électriques: quatorze lampes, neuf ventilateurs électriques, cinquante-neuf lampes pendantes, vingt-deux clochettes d'appel, trois cloches, cinq téléphones DeVeau, huit téléphones de mur, trois téléphones de pupitre, deux lustres, vingt-sept lustres de lampes *Tungsten*, six batteries, six boutons d'appel, sept commutateurs, treize lampes de pupitres, quatre porte-téléphones, deux coussins électriques, quatre téléphones de bureau, vingt-quatre chandeliers, six lustres de deux lampes et l'installation de la lumière électrique dans le département de la censure. Pendant l'année on a fourni au ministère les articles suivants: quatre-vingt-douze chaises de bureau, douze tables, vingt-cinq pupitres, quatre classeurs, cinq rayons de bibliothèque, quinze bases, cinq sommets, un tapis, un classeur à quatre tiroirs, un réservoir à l'eau *20th Century*, une bibliothèque roulante, deux carpettes, un tapis, cinquante verges de prélart en liège, un seau à charbon, douze stores, un cabinet *Victor*, trois horloges de huit jours, six clefs pour les portes, quatorze sections de cloisons et une horloge de pupitre.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE DE LA RUE EMMETT.

Ministère de la Milice.—On a posé une serrure à une porte, posé des inscriptions sur trois portes, réparé un pupitre, posé quinze moustiquaires, réparé un plancher, posé un tube acoustique, de la corde à six fenêtres et vingt-six vitres. On a renouvelé

un bureau, et posé trente-deux pieds de cloison et vingt pieds de tablettes. On a raccordé l'incubateur avec le conduit du gaz, fourni deux lampes, réparé les téléphones et fourni un téléphone, trois lampes pendantes, deux boutons, un bourdon d'appel, trois batteries, un siège de cabinet d'aisance et un classeur d'acier.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

GARE CENTRALE DU GRAND-TRONC.

Commission des chemins de fer.—On a fait des légères réparations aux bureaux de l'assistant-secrétaire, de l'ingénieur, de l'inspection du feu et de l'ingénieur en chef. On a renouvelé plusieurs chambres et réparé les chaises, les pupitres et les tables. On a fourni et posé des barres en cuivre et des rideaux, des butoirs et des ferme-portes. On a posé une inscription sur la porte, huilé, teint et poli les planchers. On a fourni une planche pour les affiches.

On a fourni des douilles et des bouchons, changé les téléphones, posé des fils pour les téléphones et les clochettes et réparé les ventilateurs.

Pendant l'année, on a fourni quarante-sept sections de bibliothèque, onze sommets, dix-sept bases, un pupitre, dix-neuf chaises, une table, une garde-robe, trois miroirs, un canapé, un cabinet, deux foyers, deux sections pour les cartes-index, quatre tapis, cinq carpettes, deux paires de rideaux, six stores, cinq classeurs en acier et six autres classeurs avec accessoires.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

Ministère de l'Agriculture.—On a fourni un réservoir à l'eau, dix verges de tapis, quatre tapis, treize auvents, deux lampes pendantes, un ferme-porte et un butoir. On a posé une inscription sur une porte, du prélart dans un bureau et fait quelques légères réparations.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni trois chaises, trois pupitres, une armoire et des tiroirs pour les cartes géographiques, une horloge, trois classeurs, un pupitre-bibliothèque, deux échelles, deux coussins, dix appareils à savon, quatre ventilateurs électriques, vingt-trois lampes pendantes, deux poulies, deux clochettes d'appel, vingt pieds de corde électrique, quatre stores, un rideau, trente-deux porte-étiquettes, un ferme-porte, sept butoirs, un ressort de porte, trois barres en cuivre, quatorze tringles à rideau, un rideau, des tablettes, un classeur, etc., pour la division forestière et la division de l'irrigation. On a fourni trois chaises et fait des réparations aux meubles du bureau; on a posé douze vitres, peinturé cinq fenêtres, construit une addition à l'armoire et plané des portes. On a changé la disposition des lumières électriques dans plusieurs chambres et posé du prélart dans la chambre de photographie.

Ministère des Travaux publics.—On a fourni et installé un paravent en deux sections, un coffre-fort à l'épreuve du feu, un ventilateur électrique et quinze auvents.

L'ouvrage a été fait par le personnel du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE LANGEVIN.

Ministère des Postes. —On a fourni, pour le bureau du ministère des Postes, la division des bons de poste, le bureau du comptable et pour d'autres bureaux, cinq pupitres, douze bancs de bureau, quinze bancs de pieds, quarante et une chaises, huit tables, huit lampes de pupitre, quatre sections de cabine, deux sections d'armoire, onze sections pour des cartes avec des sommets, des bases et des cartes-index, neuf tiroirs pour la correspondance, des rayons de bibliothèque, quatorze stores de fenêtre, cinq contrevents, un abat-jour en porcelaine, trois miroirs, un tapis, un rideau, un accroche-chapeaux, une grille, un coussin en cuir, un escabeau, deux bassins de toilette, quatre dessus de comptoir en bois, trois clochettes d'appel, neuf lustres de

lumières, quatre ventilateurs électriques, deux lampes de mur, dix lampes pendantes, deux cents pieds de fils pour les téléphones, de la corde électrique à cinq torons, une chaîne de 12 pieds, un groupe de lampes, un réflecteur, un tuyau à l'eau de ¼ pouce et de 6 pieds de longueur, six plaques de verre, des tablettes, des serrures, etc.

On a renouvelé trois chambres de la division de la comptabilité, réparé un classeur et un pupitre en acier, fourni deux pupitres, douze chaises, cinq bancs de bureau, deux tables, un escabeau, un truck, des cloches, des ventilateurs et exécuté quelques réparations. On a érigé un porche pour la division des bons postaux. On a aussi fourni douze classeurs en acier, des sections, etc.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni les articles suivants dans le bureau du ministère: deux ventilateurs électriques, trois clochettes d'appel, deux bassins de toilette, une armoire, un matelas, trois coussins, sept auvents, un pupitre, onze chaises et trois tapis. On a posé des appliques électriques, quatre-vingt-deux verges de prélart. On a posé une inscription sur la porte et réparé un canapé. On a aussi fourni quinze classeurs, un classeur en acier et une bibliothèque.

Bureau du secrétaire particulier.—On a fourni des tringles, des rideaux, des contre-vents, des crochets pour les vêtements et une plaque en verre.

Bureau de la correspondance.—On a fourni trois évantails électriques, sept lampes de pupitre et deux stores et réparé un calorifère.

Bureau du sous-ministre.—On a fourni deux lampes de pupitre, trois ventilateurs électriques, une clochette d'appel, un ressort de porte, un tapis, des rideaux, etc., et réparé une chaise.

Bureau du sous-ministre-adjoint.—On a fourni un rafraîchisseur et posé une serrure, une plaque, etc., sur la porte.

Division des lettres recommandées.—On fourni deux pupitres, une lampe de pupitre, un téléphone de pupitre, une chaise, une clochette d'appel et un bouton électrique, et réparé les meubles, etc.

Division des patentes des terres.—On a fourni cinq sections de biblithèque et un sommet, des sections de classeurs, une armoire, quarante taquets à ressorts, un coussin, trois dos de chaise, deux chaises, une moustiquaire, cent vingt pieds de corde des stores, etc., et un ferme-porte. On a posé trente-deux verges de prélart et réparé les meubles.

Division des Terres fédérales.—On a fourni un pupitre, deux chaises, un ventilateur électrique, cinq coussins, trois plaques de verre, une armoire, un bassin de toilette, un robinet, un store, un ferme-porte, deux ressorts de porte et quelques accessoires électriques. On a réparé une chaise et un classeur.

Bureau des messagers.—On a fourni et installé un téléphone de mur et du prélart.

Division des bois et pâturages.—On a changé la disposition des lumières électriques.

Ministère de l'Agriculture.—On a fourni dix chaises, six pupitres, deux tiroirs pour les serviettes, un tapis, vingt-cinq réservoirs à savon liquide, six évaporateurs pour calorifères, un bassin de toilette, un lustre de trois lumières, six lampes de pupitre, une lampe pendante, une horloge électrique, trois clochettes d'appel, un ventilateur de 12 pouces, deux classeurs, quatre tiroirs, deux appuie-livres, deux coussins, des rideaux et montures. On a fourni et posé soixante et une verges de prélart. On a installé un téléphone et un calorifère. On a réparé douze chaises, trois pupitres, deux ressorts de portes, des butoirs, etc. On a fourni un tapis et réparé un autre. On a renouvelé les bureaux du ministre et du secrétaire particulier. On a recouvert le grand paravent de la chambre n° 62 et on a changé la disposition des lumières électriques dans la chambre n° 11. On a aussi fourni cinq classeurs spéciaux en acier, deux cabinets pour cartes et huit classeurs en acier à quatre tiroirs.

Réparations générales.—On a fait des changements aux principaux tuyaux à l'eau chaude afin d'améliorer la circulation dans les étages inférieurs.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICES PARLEMENTAIRES.

Chambre des Communes.—On a nettoyé, teinté et peinturé dix-sept chambres et tout le restaurant; on a fourni sept nouveaux châssis, six calorifères, deux bassins de toilette et deux têtes de cheminée. On a installé un service d'eau chaude et d'eau froide avec trois bassins. On a divisé la chambre n° 34 avec une cloison en terra-cotta. On a posé un plancher en bois dur et fourni deux assemblages de barres de grille pour les chaudières. On a aussi fourni et installé une bouilloire en cuivre dans le restaurant, un téléphone, trois lampes de pupitre, un grand plat en cuivre pour le réservoir, deux lustres de deux lampes *Tungsten,* deux de trois lampes, un de cinq lampes et un de six lampes, un téléphone, un radiateur électrique, cent-quatre lampes électriques, deux cent cinquante-huit douilles, deux cent cinquante-deux abat-jour, cinquante bouchons de zinc, dix-huit douilles, une cloche d'appel, un bras de téléphone, cinq bourdons-sonneries, une tringle en cuivre et un rideau, huit plaques d'inscription, un ventilateur rotatoire, une armoire et un mille pieds de bois. On a réparé quelques meubles, posé des vitres, etc.; on a aussi posé des inscriptions sur les casiers et les portes et on les a numérotés; d'autres légères réparations ont été exécutées.

Bibliothèque.—On a nettoyé, teinté et peinturé quatre chambre dans les appartements du gardien. On a fourni deux milles lampes, de 40-watt, en verre dépoli. On a posé des charnières "va et vient" sur la porte ouvrant dans l'édifice. On a réparé onze encriers en cuivre; on a aussi fait quelques légères réparations.

Sénat.—On a réparé la lanterne du toit au-dessus de l'escalier du président, tapissé les appartements du maître d'hôtel, renouvelé les appartements du président, changé les tuyaux à l'eau chaude dans le soubassement, renouvelé le drain et le puisard dans la chambre des livres bleus et installé un nouveau cabinet d'aisance.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifies publics, John Shearer, Ottawa.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Le mur de soutènement et la clôture en fer le long de la partie escarpée ont été prolongés à partir d'un point près du coin nord de l'édifice de l'est jusqu'à l'entrée des terrains, sur la place Connaught. Le reste des passages ont été nettoyés et finis en briques jusqu'à l'endroit où ils se relient au chemin des amoureux. Un nombre d'arbres ont été réparés par une compagnie chirurgicale des arbres. Les statues de Georges Brown, de Baldwin et Lafontaine, ces dernières formant un groupe, ont été érigés sur les terrains ainsi que le piédestal pour la statue de T. D'Arcy McGee.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE DE L'EST.

On a fourni pour la division des monnaies, une table en chêne, d'après le plan, et un étagère pour les livres, quarante-quatre verges de tapis de liège et une carpette, deux miroirs, trois tables avec divisions en verre, douze chaises en bois plié, des rayons de bibliothèque, une base et un sommet, et un classeur en acier à quatre tiroirs. Pour la division du tarif, on a fourni six auvents en forme gothique et un truck spécial. On a fourni pour les autres bureaux de l'édifice cinq pupitres, un dessus de pupitre en verre, dix-neuf chaises, une bibliothèque, deux sections, trois armoires, six tables, trois tapis ,deux garde-feu, des seaux à charbon et des garnitures

de foyer, cent soixante et six verges de prélart en liège brun, quatre stores, trois paires de rideaux et un tapis en peau de mouton.

On a installé deux nouveaux bassins de toilette en fonte et deux nouveaux éviers; on a fait quelques petits ouvrages en plomberie et posé un rideau en asbeste pour la chambre de l'incinérateur.

On a installé des lampes pendantes et deux lustres de cinq lampes tungsten, réparé les fils électriques, posé de nouveaux commutateurs, etc. On a installé deux téléphones de pupitre, un téléphone de mur, changé les autres téléphones, et posé une corde métallique d'un pouce, de 85 pieds de longueur, pour monter du charbon.

Ministère des Finances.—Dans le bureau du ministre, on a réparé trois cadres de fenêtre. Dans la division des monnaies, on a posé seize plaques en verre, une rampe en chêne, de 33 pieds de longueur, sept pieds de cloison et un rideau; on a construit des planchers en béton et peinturé cent-quatre-vingt-dix verges de mur et de boiserie. Dans la chambre 38, on a posé des ressorts de porte et des butoirs; dans les chambres 40 et 46, on a posé un ressort de porte et un butoir et réparé deux chaises. On a renouvelé les bureaux du contrôleur des monnaies; on a construit une passerelle en madriers, de 20 pieds. Dans les bureaux n°s 40 et 42, on a posé deux portes couvertes en drap, deux tringles en cuivre et des rideaux, quatre cadres de fenêtres, nettoyé et teinté les murs, etc., et posé deux armoires à trois portes.

Bureau du ministre.—On a réparé quatre chaises, fourni une serrure *Yale,* un ressort de porte et un butoir. Dans la chambre n° 59, on a fourni deux tablettes. Dans le soubassement, on a teinté cinq chambres et posé cent trente pieds de tablettes, trente-six pieds d'armoire et une tringle et rideau. Dans le bureau de la comptabilité des dépenses imprévues, on a posé un plancher en bois dur dans quatre chambres, ainsi qu'un cadre de porte et une cloison; on a aussi posé une tringle en cuivre et un rideau, une grande armoire pour les femmes de ménage, des serrures *Yale,* une enseigne en ferblanc et un ferme-porte. On a réparé le cabinet en noyer. On a posé huit ventilateurs et quatre cadres pour ceux-ci. Dans la chambre n° 41, on a fourni deux gardes-brise, une tringle en cuivre et un rideau, six crochets pour les chapeaux et les vêtements. On a exécuté quelques légères réparations.

Ministère de la Justice.—On a fourni vingt clefs pour la police, ainsi que plusieurs serrures et clefs de menottes. On a réparé les horloges, les pupitres, les chaises, les tables, etc. On a posé des ressorts de porte, des rideaux dans les chambres de bain des crochets pour les vêtements et les chapeaux. On a réparé le fauteuil et posé une tringle en cuivre et un rideau. On a nettoyé et teinté plusieurs chambres et posé un plancher en bois dur. On a renouvelé plusieurs autres chambres et réparé la boiserie, les impostes, etc. On a fourni trente-six étiquettes en cuivre, dix clefs et un ferme-porte.

On a fourni des tables, des chaises, des bibliothèques, un canapé, une boîte d'horloge, un tapis, un store, etc., dans le bureau du secrétaire particulier du ministre. On a fourni dans les autres bureaux, trois pupitres, une table, douze chaises, quatre tapis, deux seaux à rafraîchir *Twentieth Century,* trois armoires, quatre miroirs, une carpette, quatre cabinets à quatre tiroirs, cinq crachoirs, cinq stores de fenêtre, deux garnitures de foyer, du prélart en liège brun pour une chambre, une horloge de huit jours et un canapé.

On a réparé les lampes électriques, fourni de nouvelles cloches, plusieurs lampes pendantes et des lustres, quatre horloges électriques, plusieurs lampes de pupitre et trois téléphones de pupitre. On a fourni des garnitures de pompes, trente extincteurs *May-Oatway,* quatre corbeilles à papier pour les édifices publics. Un robinet a été posé pour laver les automobiles et on a fourni trente-six boîtes de poudre à polir, une corde, des douilles, des bouchons, des commutateurs, etc., etc.

Bureau de l'auditeur général.—On a enlevé et changé des classeurs en acier, réparé les serrures, fourni des nouvelles clefs, changé les tablettes, construit des escabeaux et renouvelé six chambres. On a posé des stores aux fenêtres, fourni des ar-

moires et posé des planchers en bois dur. On a construit des cloisons, posé du prélart, aplani et poli les planchers, réparé les stores et fourni des tringles en cuivre et des rideaux. On a installé six nouveaux bassins de toilette complets, trois batteries sèches, vingt-quatre accessoires électriques et des lampes pendantes. On a fait les connexions des cloches et posé un radiateur électrique, une chaudière et deux téléphones. On a nettoyé et posé de nouveau le tapis et on a posé soixante verges de prélart, soixante-quinze pieds de moulure en cuivre et fourni une petite table, un truck à quatre roues, une armoire et un miroir pour un coin, un grand miroir, huit pupitres, trois chaises, un cabinet de trente-quatre sections, un classeur pour les chèques et un truck de plate-forme en acier.

Bureau du gouverneur général.—On a fourni trois chaises, deux pupitres, deux miroirs, un crochet à vêtements, vingt appareils pour tenir les journaux en liasse, deux bassins de toilette en fonte complets, un lavabo, un bouchon, un téléphone de pupitre, quatre lampes F.G., deux lampes pendantes et fait des changements au système de téléphone. On a fourni des tringles en cuivre et des rideaux pour plusieurs chambres, couvert les portes en drap vert, réparé les tablettes du pupitre, enlevé et replacé les armoires, enlevé les classeurs en acier et fourni des surrures, des clefs, etc.

Conseil privé.—On a réparé et recouvert deux canapés et sept chaises, posé un grand rideau rouge avec monture, une tringle en cuivre et un rideau, poli un pupitre à rideau et une chaise, réparé un ressort de porte et des serrures et couvert deux portes en drap rouge. On a posé une carpette, vingt verges de tapis et soixante-cinq verges de feutre et nettoyé des tapis. On a fourni un dessus de pupitre en verre, quatre chaises, huit rayons de bibliothèque, deux armoires, un seau à rafraîchir *Twentieth Century* et installé une clochette d'appel, un chandelier, un radiateur électrique, une lampe *F. G.,* quatre ventilateurs électriques de douze pouces, un bassin de toilette en fonte émaillé et deux classeurs en acier.

Secrétariat d'Etat.—On a fourni cinq lustres de cinq lampes *tungsten,* un lustre de quatre et trois lustres de trois lampes *tungsten.* On a changé la disposition des cloches électriques, enlevé les téléphones et posé des téléphones de pupitre. On a posé, dans diverses chambres, vingt-trois appareils à savon, installé trois horloges électriques et trois lampes de pupitre pour les sténographes. On a fourni des stores, de la corde et des boutons, pour les archives, une bouteille à l'eau chaude, un évier et bassin pour la chambre des messagers. On a renouvelé complètement onze chambres, posé douze carrés de plancher en bois dur, aplani 1,730 pieds carrés de plancher et peinturé les panneaux de diverses chambres. On a réparé les fenêtres et les portes, les serrures *Yale,* fourni huit ressorts de porte et des clefs, enlevé et replacé les armoires, et réparé les chambres de toilette pour les dames et les hommes. On a couvert les portes en drap (*baize*) et posé une nouvelle fenêtre. On a fourni six tables, quatre bibliothèques, dix sections, neuf bases, douze sommets, neuf chaises, cinq pupitres, six tapis *Brussels,* deux paires de rideaux, quarante-huit verges de prélart en liège, deux drapeaux, quatre auvents, deux cabinets à documents, dix tapis, quatorze carpettes de différentes grandeurs, une garniture de foyer, un casier pour des cartes, 125,000 cartes, de 3 x 5 pouces, un coffre-fort, deux stores et deux escabeaux pour les classeurs métalliques.

Cour suprême et de l'échiquier.—On a renouvelé deux chambres et posé du burlap, fourni deux enseignes pour les chambres des juges, deux serrures *Yale,* dix-huit clefs et plusieurs butoirs. On a réparé l'ouvrage peinturé, rembourré six chaises pour les juges et construit une armoire selon le plan. On a posé un nouveau plafond en plâtre dans la cour suprême. On a fourni quarante verges de prélart, nettoyé un tapis, réparé un autre tapis et fourni une armoire garde-robe et des sections de bibliothèque. On a posé douze verges de tapis *Brussels* et fourni sept chaises, une horloge de huit jours, un tabouret, des rayons de bibliothèque, une base et un sommet. On a réparé les cloches électriques, installé un téléphone, deux lustres de deux lampes *tungsten,* d'autres lampes, de la corde, des douilles, des commutateurs, etc., soixante-sept abat-

jour et une paire de téléphones avec clochettes d'appel; on a aussi installé un bassin de toilette et un lavabo en fonte.

Ministère des Travaux publics.—On a complètement renouvelé quinze chambres, posé de nouvelles fenêtres avec des nouvelles poulies brevetées et posé un nouveau plancher en bois dur dans huit chambres. On a posé quatre lumières en verre, un ressort de porte et construit une nouvelle cloison dans l'entrée centrale du vestibule. On a construit un œil de bouc dans la tour, posé une trappe, une serrure *Yale* avec clef. On a fourni quatre cents pieds de merisier, quatre bases de comptoir et quatre ouvertures pour les mains.

On a fourni les classeurs en acier suivants:—

Bureau de l'Auditeur général.—Six classeurs à quatre tiroirs.

Divisions des Affaires extérieures.—Six classeurs à quatre tiroirs.

Ministère des Finances.—1 classeur en acier spécial, deux classeurs à quatre tiroirs.

Bureau du secrétaire du gouverneur général.—Des changements et additions aux cabinets.

Ministère de la Justice.—Un cabinet spécial, quatre classeurs à quatre tiroirs, six armoires.

Secrétariat d'Etat.—Vingt-trois classeurs à quatre tiroirs, deux cabinets spéciaux.

Surveillance des travaux par John Shearer, surintendant des édifices publics, Ottawa.

ÉDIFICE DE L'OUEST.

On a posé une nouvelle corde au mât de pavillon, réparé les trucks, fourni des pe-le ministère des Douanes.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries a déménagé ses bureaux à l'édifice Rea, rue Sussex, et les bureaux ont été nettoyés, teintés et peinturés pour être occupés par les ministère des Douanes et du Commerce. En plus, on a nettoyé, teinté et peinturé vingt-cinq chambres: quatre pour le ministère du Commerce, huit pour le ministère du Revenu de l'Intérieur, six pour le ministère des Douanes, cinq pour le ministère des Travaux publics et deux pour les Chemins de fer et Canaux. On a fourni les meubles et articles suivants: cinquante-cinq pupitres, quatre pour le Revenu de l'Intérieur, dix-sept pour le ministère du Commerce, quatre pour le ministère des Chemins de fer et Canaux, dix pour les Travaux publics et vingt pour les Douanes; onze cent dix-neuf stores, comme suit: trois pour le Revenu de l'Intérieur, quatorze pour le ministère du Commerce, neuf pour le ministère des Chemins de fer et Canaux, quatre-ving-deux pour les Travaux publics (y compris ceux dans les édifices extérieurs), deux pour les Douanes et neuf pour la Marine et les Pêcheries; quatre-vingts chaises, comme suit: quatre pour le Revenu de l'Intérieur, dix-huit pour le ministère du Commerce, quatre pour les Chemins de fer et Canaux, dix pour les Travaux publics et quarante-sept pour les Douanes; trente-huit tables, comme suit: quatre pour le ministère du Commerce, deux pour les Chemins de fer et Canaux, vingt pour les Travaux publics et douze pour les Douanes; dix-sept tringles et rideaux, comme suit: trois pour le Revenu de l'Intérieur, six pour le ministère du Commerce et huit pour les Travaux publics; trente-deux tables, comme suit: vingt pour les Chemins de fer et Canaux, onze pour le ministère du Commerce et une pour le Revenu de l'Intérieur; dix bassins de toilette, comme suit: quatre pour le Revenu de l'Intérieur, un pour chacun des ministères de la Marine et des Pêcheries et des Chemins de fer et Canaux et quatre pour les Travaux publics; deux cent quatorze pieds de tablettes, comme suit: deux rangs dans la Marine et les Pêcheries, 160 pieds linéaires et quatre rangs pour les Chemins de fer et Canaux et 76 pieds linéaires et un rang pour les Travaux publics; dix escabeaux, comme suit: un pour le Revenu de l'Intérieur, six pour les Chemins de fer et Canaux et trois pour les Travaux publics; quatorze ventilateurs, comme suit: un

pour le Revenu de l'Intérieur, un pour les Chemins de fer et Canaux, six pour les Travaux publics et six pour les Douanes; vingt cabinets, comme suit: onze pour les Chemins de fer et Canaux, six pour les Travaux publics et cinq pour le ministère du Commerce; treize miroirs, comme suit: sept pour le ministère du Commerce, cinq pour les Travaux publics et un pour les Chemins de fer et Canaux; on a posé une imposte dans chacun des ministères de la Marine, du Commerce et des Travaux publics; cent quatre-vingt-dix-sept boîtes ont été fournies pour les Travaux publics, six pour les Douanes et dix-huit pour le ministère du Commerce; dix tapis pour les Travaux publics, deux pour les Chemins de fer et Canaux, un pour le ministère du Commerce et quatre pour le ministère du Revenu de l'Intérieur; une lampe de pupitre pour les Travaux publics, pour les Chemins de fer et Canaux et deux pour le Revenu de l'Intérieur; trois téléphones pour le ministère du Commerce, un pour le Revenu de l'Intérieur, un pour les Douanes et deux pour les Chemins de fer et Canaux; sept auvents pour les Chemins de fer et Canaux, vingt pour les Travaux publics et un pour les Douanes; cent-trente-trois verges de prélart pour les Chemins de fer et Canaux, quarante-neuf verges pour les Travaux publics et cinquante-six verges pour les Douanes; dix ventilateurs électriques pour les Travaux publics et un pour le Revenu de l'Intérieur; deux seaux à rafraîchir pour le ministère des Chemins de fer et Canaux et six pour les Travaux publics. On a fourni au ministère du Revenu de l'Intérieur 22 pieds linéaires de cloison, deux ferme-portes, un soufflet pour foyer, une bouilloire, trois calorifères à l'eau chaude, un lustre de six lampes *Tungsten,* un de cinq et un de quatre lampes, neuf abat-jour, un râtelier pour les cartes géographiques, cinq bouts d'armoire, quatorze rayons de bibliothèque, cinq planches avec crochets à vêtements, une balance et une table pour seau à rafraîchir. On a fourni au ministère du Commerce quatorze garnitures de foyer, un tapis, un classeur; on a posé des inscriptions sur vingt-huit portes et un plancher en bois dur; on a nettoyé et teinté 1,500 verges de mur et fourni onze serrures avec clefs et quatre lustres de trois lampes *Tungsten.* Pour le ministère de la Marine et des Pêcheries, on a fourni deux lustres de trois lampes *Tungsten,* un ressort de porte et deux chaises. On a fourni au ministère des Travaux publics un comptoir, quarante-neuf clefs, trois enseignes en fer blanc, cinq serrures, sept ressorts de porte, trois coussins de chaises, cinq ferme-portes, une porte en drap vert, deux bibliothèques, deux horloges, un paravent, un cadre de tableau, deux tables à dessin, etc. On a fourni au ministère des Douanes un soufflet, trois cents enseignes et trente-cinq marches de sûreté pour l'escalier; sept-cent-seize verges de plancher du ministère des Travaux publics ont été huilées et on a fourni quinze bancs au ministère des Travaux publics et trois pour le ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

IMPRIMERIE NATIONALE.

On a fourni des meubles, etc. On a fourni pour cet édifice le mobilier suivant: quatorze pupitres, quarante chaises, six tables, quatre cent soixante-dix verges de prélart en liège, 275 verges de latte en cuivre, trois tabourets, deux bibliothèques, cinq horloges de huit jours, neuf auvents, seize sections de bibliothèque, quatre sommets, quatre bases, un canapé, vingt-trois stores, quatorze tapis, deux dessus de pupitre en verre, vingt-huit verges de serge verte pour des rideaux et vingt-six verges de tapis.

On a fait des réparations considérables pendant l'année, employant du bois, des clous, des vis, des charnières, et on a renouvelé les nouvelles fenêtres et les cloisons, nettoyé et peinturé la boiserie, réparé les planchers en béton, les serrures, les ressorts de portes et posé des vitres. On a fourni des escabeaux, des tringles en cuivre et des rideaux, réparé les tuyaux de ventilation, le toit et les trous dans le toit.

On a fourni et posé un câble en acier pour les ascenseurs, installé des radiateurs pour le système de ventilation et fourni des accessoires, des joints, des coudes, des tuyaux, etc., pour la plomberie.

On a posé des téléphones de mur dans plusieurs chambres; on a doublé quatre chaudières et fourni une grande quantité d'accessoires électriques, trente et une lampes des commutateurs, des lustres, etc.

L'ouvrage a été surveillé par John Shearer, surintendant des édifices publics d'Ottawa.

ÉDIFICE ROBINSON.

Ministère des Postes.—On a fourni six échelles et une table en bois brut, cinq chaises, neuf paires de rideaux, quatorze lampes pendantes et d'autres appliques électriques. On a réparé neuf chaises, deux cabinets, une plate-forme, les connexions des cloches électriques, etc. On a érigé une cloison et une plate-forme et fait de légères réparations.

Ministère des Travaux publics.—On a fourni treize classeurs en acier et accessoires, huit couverts pour les tables à dessin, un classeur et les cartes-index, des balances, trois seaux à rafraîchir, une tringle et un rideau, une chaise, un banc tournant, une table, deux horloges, cinq pupitres, une table pour la presse à lettres, huit crachoirs, un miroir, un ventilateur électrique, quatre lampes de pupitre, deux lustres. On a couvert les tuyaux de chauffage.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

HÔTEL DES MONNAIES.

Dans les bâtisses d'affinerie, on a construit deux petites plates-formes pour les réservoirs. On a changé les tuyaux de cheminée dans six cellules pour l'or. On a couvert la base de la tour de lavage et les tuyaux. On a fourni trois réservoirs en bois, une armoire en briques, un compartiment en bois, une boîte pour les châssis-doubles, un bassin de toilette, des plateaux, un réservoir, une armoire en pin, une armoire à vêtements, 150 pieds de tablettes, un truck en fer, une cloche en fonte, une trappe de puisard, du tuyau en tuile de 15 pouces, des pelles et des outils, une table, deux chaises, vingt-quatre paniers, des bassins, etc. On a installé dix sections de calorifères; on a fait des changements à la plomberie; on a remplacé par des vitres les panneaux en chêne de la porte. Au bureau d'essai, on a changé la position de quatre éviers et on a installé une chaudière en cuivre, un calorifère et un puisard. On a installé un système d'installation dans la chambre du pouvoir. Au poste de la police, on a fourni deux ressorts de porte et un butoir.

L'ouvrage a été fait par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

(Rideau Hall.)

Le 13 août 1914, on a passé un contrat avec la *P. Lyall and Sons Construction Co., Ltd.*, de Montréal, pour installer une addition au système de chauffage et pour un appareil de ventilation dans la principale salle de réception.

On a posé un trottoir en béton à partir de la laiterie jusqu'à la barrière de l'entrée d'en arrière (275 pieds linéaires par 4 pieds de largeur) et on a réparé tous les trottoirs en madriers sur les terrains.

On a construit trois nouvelles barrières et des poteaux de barrière en béton, à l'entrée d'en arrière, et on a posé des lampes sur le sommet des poteaux.

On a plâtré 650 verges de mur dans la garde-robe, avec deux couches de ciment pour convenir à l'aile *Minto*.

Quatre cents verges du mur d'en avant et deux pignons de l'édifice des étables ont été réparés, couverts en lattes métalliques et plâtrés par deux couches de ciment.

Deux grandes cheminées de la serre et cinq cheminées des écuries ont été plâtrées en ciment pour correspondre à l'autre ouvrage.

Le vieux mur en bois de la fosse au fumier des écuries a été démoli et remplacé par un mur en béton de 40 pieds par 6 pieds et 8 pouces d'épaisseur.

On a construit un grand châssis-double avec une vitre à coulisse, pour la fenêtre du passage d'escalier, et trois grands châssis-doubles pour le bureau.

On a érigé dans le patinoir une galerie de tir pour le *Rideau Hall Rifle Club*; une levée pour les cibles en acier, de 15 par 8 pieds par ¼ de pouce a été intallée en travers de l'extrémité du patinoir et lambrissée avec des madriers de 2 pouces afin d'empêcher les balles de voler.

On a construit une armoire, de 6 pieds et 3 pouces par 3 pieds et 2 pouces d'épaisseur pour contenir les munitions, les carabines, etc.

On a construit une armoire à serrure pour la garde, ainsi que des casiers.

On a posé dans la chambre de billard un rang de tablettes pour les menus objets.

On a posé au-dessus des calorifères de la salle à manger quatre tablettes moulurées.

On a préparé la chambre de l'attique pour un magasin.

On a changé deux chambres au-dessus du magasin et on a construit un râtelier pour le bois, dans l'attique.

Le soubassement au-dessous de la salle de bal a été nettoyé et converti en magasin et en usine de plomberie.

Le gros fronton en pierre au-dessus de la nouvelle façade a été couvert en cuivre afin d'empêcher l'eau de passer à travers l'ouvrage en pierre et de pénétrer dans les nouvelles chambres du deuxième étage.

L'avenue principale à partir de la barrière jusqu'à la façade de la maison a été élargie sur toute sa longueur, de 1 à 3 pieds, ce qui nécessita beaucoup de remplissage (soit environ 500 verges cubes).

La partie élargie a été nivelée avec de la pierre brute recouverte par une couche de 2 pouces de pierre concassée; on posa ensuite une couche de ⅝ pouce de pierre écrasée que l'on aplanit avec un rouleau.

La vieille avenue à partir de l'avenue MacKay et le chemin allant à l'entrée d'en arrière, à partir de l'avenue Louise ont été nivelés de la même manière.

En tout, on a employé 227½ tonnes de pierre concassée et 30¼ tonnes de pierre écrasée, pour les avenues et les passages, et on a posé 5,178 verges superficielles de gazon sur le terrain où le nivellement avait été fait.

On a construit et placé un nombre de gardes autour des jeunes arbres plantés sur les deux côtés du chemin allant à l'entrée d'en arrière.

Un grand nombre d'arbres désignés par Son Altesse Royale le duc de Connaught, ont été abattus et enlevés, et 600 arbres, des érables, des ormes, des chênes, des frênes et des épinettes ont été plantés sous sa direction.

On a préparé un lopain de terrain pour en faire une pépinière et on y a planté plusieurs centaines de jeunes arbres de toutes sortes, ceux-ci ont dû être arrosés régulièrement, au cours des mois d'été. Pour ceci, on a posé environ 900 pieds de tuyau en fer, de 1 pouce, sur la surface du terrain raccordé avec le conduit principal, sur ce tuyau on a joint des tuyaux en caoutchouc à distance régulière l'un de l'autre. Avant que cet appareil fut installé, on se servait d'un cheval et d'un wagon pour charroyer l'eau.

On a dû draîner un champ marécageux qui se trouve au coin sud-est de la propriété en bas du jardin potager, on a posé 950 pieds linéaires de tuyaux en tuile agricoles, ainsi que 33 pieds de tuyaux en tuile écossais pour les raccorder aux tuyaux d'égoût de la ville.

Un grand nombre de souches et de racines d'arbres qui avaient été abattues, ont été arrachées et enlevées. On a aussi enlevé beaucoup de gros calloux qui se trouvaient sur la surface du terrain, dans le bois, sur les deux côtés des avenues; on a rempli les trous et semé des graines de gazon.

On a réparé et peinturé toutes les persiennes vertes de la loge de l'entrée. On a fait des changements aux tablettes dans la chambre aux verres.

On a dû enfoncer la porte de la voûte du soubassement, comme la clef avait été perdue; la porte a été enlevée et réparée et la serrure a été changée; on a fait faire une autre clef.

Tous les calorifères dans les sections de la serre contenant les roses et les œillets ont été enlevés afin d'enlever les taquets en bois qui les retenaient. On a nettoyé et peinturé les calorifères dans la serre.

On a fourni beaucoup de meubles.

On a levé, nettoyé et reposé trois-cent-quinze verges de tapis.

On a fait beaucoup de peinturage à la détrempe, etc., dans les édifices, sur les clôtures, la glissoire, etc., etc.

Les clôtures et les bâtisses extérieures, qui étaient peinturées en rouge, ont été peinturées en vert et en gris, comme suit:

18,200 verges superficielles, peinturées.
1,237 verges superficielles, nettoyées et teintées.
352 verges superficielles, nettoyées et tapissées.
314 verges superficielles, teintées et vernies.
1,908 verges superficielles, murs et cheminées lavés en ciment.
125 verges superficielles, tables émaillées.
350 verges superficielles, vitres peinturées, dans le conservatoire.
575 verges superficielles, planchers cirés et polis.
160 verges superficielles, de peinture bronzée sur les calorifères, les chaises, etc.
839 pieds superficiels, de peinture sur les vitres dans les serres, etc.
65 jours d'ouvrage pour peinturer la glissoire.
102 jours d'ouvrage pour d'autre ouvrage.

On a levé les murs de la cabane de pièces sur pièces qui s'étaient effondrés et on les a réparés avec des nouveaux billots en pin. On a aussi réparé et peinturé les portes et les fenêtres de la cabane.

Dans le chalet du secrétaire, on a réparé et changé la grande armoire d'emmagasinage, et on a enlevé douze vieilles portes. Une nouvelle façade avec trois paires de portes à panneaux a été érigée. On a aussi posé une nouvelle corniche et fait diverses réparations.

On a construit une gratte pour enlever la neige des trottoirs.

On a construit une table de 4x2 pieds pour la chambre de toilette, dans le patinoir.

On a fourni vingt plateaux pour la verrerie, aux appartements du Gouverneur-général, à la citadelle de Québec.

On a construit 575 boîtes, de 16 pieds par 2 à 4 pouces pour contenir les graines, etc.

On a fourni 60 grilles couvertes en coton pour les couches où on transplantent les plantes, et 30 pièces de support pour ces grilles.

On a construit seize cadres pour les couches, de 10 par 5 pieds par 16 pouces de profondeur, et 225 pieux en cèdre, de 5 à 7 pouces de longueur.

On a construit une brouette de dimensions spéciales pour les serres, et un réservoir, de $4\frac{1}{2}$ pieds par 3 pouces d'épaisseur, pour les serres chaudes.

On a fourni pour les jardins une charrue avec une roue de mesure.

On a fourni deux jeux de dix quilles.

Ci-suivent les meubles, le mobilier, les toiles, la porcelaine, la verrerie, les ustensiles, etc., qui ont été fournis pendant l'année:—

30 stores *Holland*.
8 pièces d'étoffe *Holland*.
3 fers à repasser électriques.
2 chaises *Morris*.

1 canapé.
1 canapé rembouré.
1 miroir.
24 paires de rideaux de dentelles.
4 rideaux de mousseline avec montures.
67½ verges de damas, de soie, de velours, pour des nappes de tables, e'
73 verges de crétonne pour couvrir les canapés, les chaises, etc.
38 drapeaux pour décorations.
2 ventilateurs électriques.
1 machine pour nettoyer les couteaux.
8 grandes chaudières en tôle galvanisée.
16 grands seaux à charbon en tôle galvanisée.
2 tamis, des poids pour 2 balances.
1 presse-purée, 3 pics pour la glace.
1 seau en agate.
1 grande rôtissoire.
2 fers à repasser de 6 livres.

Toiles.—

42 douzaines de serviettes pour le verre, la porcelaine, etc.
28 verges de toile.
24 douzaines de tabliers en caoutchouc pour l'écurie et la cuisine.
12 douzaines d'époussette.
6 douzaines de rouleaux à serviettes.

Verrerie.—

42 carafes.
1,288 verres à champagne, à claret, à *sherry*, à vin et à liqueur.
72 bouteilles à l'eau et des verres.
220 verres à pieds.
205 bols pour laver les doigts.
48 plateaux à beurre.
12 moutardiers.
18 services complets d'assiettes.

Porcelaine.—

12 assiettes, de différentes dimensions.
236½ douzaines d'assiettes à dîner, à soupe, etc.
98 tasses et soucoupes.
34 coquetiers.
128 cruches, diverses grandeurs.
4 terrines à soupe.
7 bols à salade et à rincure.
9 plateaux à gâteaux avec couverts.
11 compotiers ovales et carrés.
6 services de toilette avec seaux.

Poterie.—

6 casseroles de cuisine.
10 terrines à soupe
5 assiettes.
20 jarres à lait.
12 services de toilette.
18 bols à mélanger.
48 bols à boulanger.
12½ douzaines d'assiettes.
18 cruches de 3 pintes.

Divers articles.

1 poêle à charbon pour le châlet des hommes.
1 poêle à charbon pour le patinoir.

Les serres, les gazons, passages, etc., ont été entretenus. Le personnel ouvrier du ministère a enlevé la neige des toits, des passages, des glissoires, etc., et entretenu les terrains, les pelouses, les jardins et les serres. On a fait le nettoyage, l'emballage et le déballage ordinaires; des arrangements ont été faits pour pourvoir à l'assistance et aux amusements pour les patinoirs, les glissoires, etc., qui ont été tenus en ordre.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Wm Hutchinson, surintendant.

ÉDIFICE "REGAL".

Ministère du Travail.—On a nettoyé, teinté et peinturé le corridor d'entrée et le passage d'escalier. On a posé du prélart dans le corridor et des marches, avec des vis en cuivre, dans l'escalier. On a installé une chambre de toilette pour les dames et on a posé 96 pieds de rampe. On a fourni six coussins en cuivre, deux cabinets, six pupitres, seize chaises, deux ventilateurs, deux stores, sept tables et un truck.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

22 *rue Victoria.*

Ministère des Travaux publics.—On a fourni une table à dessin, une paire de chevalets et six madriers en pin. On a peinturé, tapissé et fourni un téléphone de pupitre.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE WOODS.

Ministère des douanes.—On a fourni un pupitre, une natte en acier, quatre ventilateurs, un téléphone Deveau, six hauts pupitres, installé un calorifère et réparé quatorze chaises et une fenêtre.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni trois abat-jour électriques une serrure et vingt-quatre clefs. On a nettoyé deux tapis, posé des chaînes aux fenêtres et fait quelques légères réparations.

Ministère du commerce.—On a fourni un miroir, posé une inscription sur la porte et fait de légères réparationes.

Ministère de la Milice.—On a fourni deux cabinets, trois classeurs à cartes, deux casiers de distribution avec deux échelles, plusieurs classeurs, etc. On a réparé les membres.

L'ouvrage a été fait par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

FERME EXPÉRIMENTALE.

Observatoire du Dominion.—On a construit un édifice en béton monolithe pour servir de transformateur; cette bâtisse est reliée au tuyau d'égout de la ferme par un drain.

On a posé un toit tournant couvert en cuivre sur la bâtisse *Stellar camera.*

Le 8 août 1914, on a passé un contrat pour l'installation d'un toit tournant.

Résidence du directeur.—On a installé dans le *Solarium,* un système de plomberie, avec tuyaux et accessoires, des fils électriques dans des conduits, des calorifères à l'eau chaude et des tuyaux.

Résidence de l'astronome-en-chef.—On a érigé au côté sud de cet édifice, une nouvelle chambre pour l'observation du soleil avec charpente en bois et en vitres et un toit en bardeaux; cette chambre est construite sur la véranda actuelle.

On a posé le système d'éclairage électrique dans le *Solarium.*

Résidence du chimiste-en-chef.—On a posé des fils électriques et un système à l'eau chaude dans la nouvelle chambre du soleil de cet édifice.

Résidence du contremaître-charpentier.—On a installé dans cet édifice une baignoire, un bassin, un cabinet d'aisance, un évier de cuisine, une bouilloire, les tuyaux à l'eau chaude et à l'eau froide nécessaires ainsi que les tuyaux d'égout.

Edifice du bureau principal.—On a enlevé les vieux tuyaux de plomberie et on en a posé de nouveaux. On a installé les accessoires de plomberie actuels avec de nouvelles connexions et on a fourni trois nouveaux bassins.

Résidence de l'horticulteur.—On a posé dans cet édifice un nouveau système de tuyaux de plomberie ainsi que les accessoires, des fils électriques dans des conduits et un appareil à l'eau chaude.

Résidence du cultivateur.—On a installé dans le soubassement une nouvelle fournaise à l'eau chaude.

Principale étable des vaches.—On a posé dans la principale étable des vaches, des tuyaux à l'eau dans les stalles des vaches et des étançons aux éviers.

Edifice de Biologie.—On a posé des fils électriques dans les poulaillers en rapport avec cet édifice.

Edifices des serres.—On a construit un nouveau bureau et un rang de serres. L'édifice du bureau est sur des fondations en béton, de 28 par 36 pieds et contient deux étages.

On a construit à l'extérieur une voûte en béton monolithe pour contenir les bulbes, reliée au compartiment de la chaudière des serres.

On a posé, dans les divers passages de la serre des drains que l'on a raccordés avec le principal tuyau d'égout de la ferme.

On a construit en béton des couches et des tablettes pour les plantes, au centre et sur les murs, avec des trottoirs en béton entre celles-ci; on a aussi construit des gouttières pour l'eau, de 3 pouces, pour enlever l'eau du toit de la serre.

Terrains.—Les terrains autour du nouvel édifice géologique. On a raccordé l'égout principal de la ferme avec le tuyau d'égout de l'avenue Hickey, une distance de 500 pieds de l'extrémité nord des limites de la ferme.

On a posé des drains jusqu'à la résidence du fermier (300 pieds), à la grange (200 pieds), au laboratoire biologique (1200 pieds), aux voûtes sismographiques (600 pieds); ces drains ont été raccordés avec le tuyau d'égout de la ferme.

Un conduit de gaz a été prolongé de l'avenue Carling jusqu'à l'édifice et le bureau du laboratoire chimique et jusqu'à d'autres bâtisses.

On a posé dans des conduits séparés, sur les terrains de l'observatoire, un système de fils pour l'alarme en cas d'incendie, les fils de téléphone et ceux pour l'éclairage électrique; on a fait les raccordements avec les divers édifices.

Une hydrante a été posée par la ville près du centre des terrains de l'observation, pour protection contre l'incendie.

On a posé sur le sol un tuyau à l'eau, de 1 pouce de diamètre à partir du laboratoire biologique jusqu'aux poulaillers.

On a posé douze cents pieds de tuyaux de 2 pouces, dans le roc au-dessous du niveau de la gelée, à partir du conduit principal de la rue Preston jusqu'à l'étang des canards, au barrage Saint-Louis.

Surveillance des travaux par John Sharp, commis des travaux, Ottawa.

VOÛTE SISMOGRAPHIQUES.

On a construit deux voûtes souterraines, une de 12 pieds de largeur par 20 pieds de longueur et 8 pieds la largeur par 20 pieds de longueur et 7 pieds de hauteur, avec des passages les reliant à l'édifice de l'observatoire.

Les murs et le toit renforcé sont en béton monolithe. Le plancher est en ciment armé, avec des marches dans les passages pour atteindre le niveau des autres planchers.

Dans les passages et à chacune des voûtes il y a des portes et des câdres couverts en cuivre.

La pièce en béton armé du toit est supportée par des poutres en acier.

On a construit dans chaque voûte des piédestaux ou des bases en béton pour y poser les instruments.

Un nouveau drain de 9 pouces est raccordé avec le principal tuyau d'égout de la ferme.

NOUVEL ÉDIFICE DE L'ARPENTAGE GÉODÉSIQUE.

Le 27 décembre 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice sur un emplacement près de la barrière nord de la ferme expérimentale, sur l'avenue Carling, en arrière de l'édifice de l'Observatoire Royal. Le 3 décembre 1913, on accepta une offre autorisant la construction d'une allonge à cet édifice, d'après le plan revisé.

L'édifice a 71 pieds de longueur par 45 pieds de profondeur; il a trois étages et une allonge de 21 pieds sur la même largeur et de deux étages de hauteur; il y a un prolongement d'un étage pour les escaliers de derrière.

Les empattements sous le soubassement, les murs de fondations et sous les murs transversaux sont en béton. Les empattements des colonnes en acier sont en béton armé.

Les cloisons du soubassement et l'encaissement des colonnes sont en béton.

Les murs de fondations ont des parements en pierre à chaux de la localité, à partir du sol jusqu'au sommet de la plinthe; les marches et paliers extérieurs sont en pierre à chaux choisie. De la plinthe les parements sont en pierre de taille. Les allèges et les garnitures des portes d'entrée sont de la pierre de sable de Sackville, N.-B., pour correspondre à l'ouvrage de l'édifice de l'Observateur Royal.

Les murs du soubassement ont reçu une couche hydrofuge d'une couche d'asphalte chaud. De la plinthe jusqu'au sommet de l'édifice, les murs sont en briques rouges pressées jointoyées dans du mortier rouge. Les coins de l'édifice sont en pierre bosselée.

Les corniches sont en cuivre moulure avec modillon, couronnements et solins en cuivre.

L'intérieur de l'édifice est de structure en acier, les plancher et le toit étant en pièces de béton armé. Les colonnes et les poutres en ciment sont encaissées dans du béton armé.

Les cloisons sont en terra-cotta poreuse et les murs sont lambrissés en terra-cotta à l'épreuve du feu.

Les planchers du soubassement et les conduits pour les tuyaux de chauffage ont reçu une couche hydrofuge d'asphalte chaud.

Tous les toits sont en feutre, en goudron et en gravier avec tuyaux intérieurs.

Les escaliers conduisant à l'entrée de derrière et au compartiment du charbon sont en fer. L'escalier principal conduisant du soubassement au deuxième étage est en fer avec des marches en marbre; la balustrade est en fer et la rampe en bois.

Les vestibules au rez-de-chaussée et toutes les chambres de toilette au-dessus du soubassement sont en terrazo en marbre. Les murs de la chambre de toilette sont couverts en tuiles vernissées sur des bases en marbre. Dans la chambre de toilette sous l'escalier, le plancher est en ciment. Les murs et les plafonds sont plâtrés. Partout, les planchers sont en merisier reposant sur des tringles.

Au soubassement, il y a la salle de lecture, le bureau, la chambre des mesures étalons, la chambre chronographique avec des glacières adjacentes, la cuisine, les compartiments de la fournaise et pour les combustibles l'entrée de derrière et la chambre de toilette en arrière de l'escalier.

Au rez-de-chaussée, il y a onze bureaux, les entrées de devant et de derrière, les vestibules et les larges corridors, le principal escalier conduisant aux étages supérieurs et au soubassement, l'escalier de l'entrée au soubassement dans un compartiment séparé, et une chambre de toilette.

Au premier étage il y a huit bureaux, un corridor, une grande chambre à dessin à l'extrémité est et une chambre de toilette.

Au deuxième étage il y a trois bureaux, deux chambre à dessin, un corridor, une chambre de toilette et une sortie du corridor sur le toit de l'aile.

Le chauffage est à l'eau chaude; il y a deux fournaises jointes ensemble. L'édifice est éclairé par l'électricité; les fils sont posés dans des conduits.

Les plans ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, John Sharp, de cette division.

Entrepreneur, W. H. McGillivray, Ottawa.

L'édifice a été complété pendant l'année.

ÉDIFICE CARLING.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni et posé un tapis en liège, cinq stores et des tapis; un accroche-chapeaux, un pupitre, une horloge, des rideaux avec montures et plusieurs autres meubles ont été fournis à la division des terres d'ordonnance. On a posé des cloisons, un appareil d'éclairage, etc.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE HOPE.

Ministère des Postes.—On a posé des rails en acier pour les classeurs et fourni deux pupitres, six cabinets, quinze tiroirs de cartes-index, etc., un tapis *cocoa* et trois plaques en verre pour les pupitres.

ÉDIFICE EGAN—25 RUE SPARKS.

Ministère des Douanes.—On a lavé et teinté 325 verges de murs, peinturé la boiserie, enlevé la cloison et la cage métallique, construit des grands casiers sur une longueur de 25 pieds, posé des inscriptions dans les fenêtres et posé 10 vitres.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni un ventilateur électrique et bronzé les calorifères.

N° 41 RUE LYON.

Ministère des Douanes.—On a posé un robinet dans la baignoire; on a posé les fils électriques, installé le radiateur et réparé le tuyau à gaz.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE DES MINES—RUE SUSSEX.

Ministère des Mines.—On a fourni deux cabinets à quatre tiroirs et un classeur avec cartes.

N° 40 RUE BANK.

Ministère de la Justice.—On a fourni un classeur en acier à quatre tiroirs.

ÉDIFICE SUR LA RUE METCALFE (ANGLE DE LA RUE SLATER).

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni les articles suivants pour la division de l'arpentage topographique: un tableau de distribution en marbre, un ventilateur élec-

trique, onze chaises, un banc de bureau, une horloge, un pupitre, onze tables à dessin, deux tables de bureau, un store de fenêtre, des classeurs à cartes, etc. On a posé un rang de tablettes, un tapis en liège, construit vingt-quatre pieds de cloisons et réparé les meubles.

Bureau de l'arpenteur général.—On a fourni un tabouret de bureau, une chaise, six porte-étiquettes, deux douzaines d'abat-jour en aluminium et un bassin de toilette.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

N° 66 RUE QUEEN.

Ministère de l'Agriculture.—On a fourni deux cabinets en acier, quatre pupitres, un râtelier pour les cartes géographiques, dix-sept chaises, plusieurs sections de classeurs, huit ventilateurs électriques, plusieurs appliques électriques, etc., quatre écrans métalliques, une porte en verre et trois serrures *Yale*. On a posé 14 verges de tapis. On a renouvelé deux chambres, construit une petite cloison, posé des tablettes et fait quelques légères réparations.

N° 126, RUE QUEEN.

Ministère de l'Intérieur.—On a construit une imposte au-dessus de la porte d'entrée, fourni un bassin de toilette en fonte, peinturé une fenêtre et posé une quantité considérable de tablettes, pour la division de la papeterie. On a fourni un banc surélevé pour la division de l'arpentage topographique.

N° 128, RUE QUEEN.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni un truck, douze lampes pendantes, trois abat-jour en aluminium, une plaque d'inscription et cinquante pieds de tablettes, pour la division de la papeterie. On a fourni une table spéciale pour la division des patentes des terres.

Nos 138 ET 142, RUE QUEEN.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni un pupitre, une bibliothèque, un truck, un auvent, cinq stores, un tabouret de bureau, deux appliques *Yale* pour le mur, deux lampes pendantes, dix lumières à contrepoids, un évier en fonte et quelques autres articles, pour la division de l'arpentage topographique. On a fait de légères réparations aux bureaux et au mobilier.

N° 167, RUE QUEEN.

Ministère des Travaux publics.—On a fourni trente-six classeurs en acier.

N° 202, RUE QUEEN.

Bureau de l'Auditeur général.—On a fourni un classeur en acier spécial.

N° 328, RUE QUEEN.

Ministère de l'Agriculture.—On a fourni un petit poêle à gaz et deux boîtes.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE REA.

Ministère du Service naval.—Pendant l'année, on a fait beaucoup de réparations et fourni les articles suivants: cinquante cordes à châssis, de $\frac{3}{8}$ pouce pour le mât de pavillon; on a posé 192 pieds de tablettes et construit d'autres tablettes et des cloisons; on a remplacé une plate-forme, posé des inscriptions sur les portes, posé et peinturé

des vitres, construit des planches en bois dur avec trente-sept crochets à chapeau et à vêtement, et six dessus de table. On a aussi construit une porte en drap vert (*baize*) avec ressort et butoir, et un râtelier pour les bicycles. On a construit une rampe de 36 pieds, posé vingt-six ressorts de porte, trente butoirs, quarante et une serrures *Yale,* six paires de portes complètes, deux tablettes en plaques de verre et fourni douze clefs. On a fourni trente-quatre cabinets en acier, plusieurs sections de classeurs et des tablettes, une lampe de pupitre, sept tables, sept chaises, quatre pupitres, quarante-cinq auvents, six miroirs, trois bancs de dessinateurs, six tables à dessin, un seau à rafraîchir, cent vingt-deux stores, trois tapis et plusieurs accessoires électriques.

Ministère de la Marine et Pêcheries.—On a fourni cent quatre classeurs en acier et des sections, un casier avec tablettes à roulettes, deux cent vingt-quatre stores, quatre-vingt-dix auvents, trente-huit chaises, un canapé, une table, six seaux à rafraîchir, un pupitre, trente armoires, des sections, des bases, etc., et plusieurs meubles. On a posé 355 verges de tapis en liège et 1,980 pieds de moulure.

L'ouvrage a été fait par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

ÉDIFICE RIDEAU CLUB.

Ministère des Postes.—On a fourni huit grands paravents, un escabeau, un tapis en liège et des sections de classeurs, pour la division de la malle rurale. On a fourni un pupitre et fait de légères réparations.

ÉDIFICE DE LA BANQUE ROYALE.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni onze appliques électriques et vingt-deux stores.

ÉDIFICE TRAFALGAR.

Commission du Service civil.—On a fourni cent cinquante tables pliantes, vingt et un classeurs, une section avec cartes, une bibliothèque, un tiroir de cartes-index, une horloge, une lampe de pupitre, quarante pieds de corde et une clochette d'appel. On a posé une armoire de 24 pieds, un cadre de tableau et une inscription sur la porte.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni six tables, trois chaises, un pupitre, cinq horloges, un seau à rafraîchir, six ventilateurs, un escabeau, deux appareils à savon, vingt-trois lampes pendantes, un ventilateur électrique, huit cloches életcriques, un téléphone de pupitre et des meubles. On a réparé des chaises, posé soixante pieds de tablettes, des inscriptions sur les portes et du prélart et renouvelé plusieurs chambres. On a transporté des meubles de bureau de cet édifice à l'édifice de l'arpentage géodésique.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Otttawa.

ÉDIFICE DE LA BANQUE UNION.

Ministère des Postes.—On a fourni onze chaises, neuf tables, cinq pupitres, huit bancs tournants, neuf sections de bibliothèque, une tablette de pupitre, deux corbeilles à pupitre, deux miroirs, un tapis, onze stores, quatre seaux à refraîchir, vingt-quatre seaux à refraîchir, vingt-quatre ventilateurs, quatre ressorts de porte et des butoirs, une serrure Yale, dix crochets à vêtement, un ventilateur électrique, quatre clochettes d'appel et autres accessoires électriques. On a posé soixante-treize verges de prélart, fourni une table, dix-huit chaises, six trucks, deux escabeaux et fait quelques légères réparations. On a aussi fourni vingt classeurs à quatre tiroirs, un cabinet pour les livres et quelques casiers en acier spéciaux.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni douze chaises, six tabourets de bureau, six pupitres, une table spéciale et trois tables à dessin, un râtelier pour les cartes géographiques, un chevalet pour le photographe, cinq lampes, un abat-jour, trois ventilateurs électriques, un truck, des appliques électriques, des cabinets, des classeurs, etc., six rideaux avec montures. On a lavé et teinté cinq chambres. On a peinturé soixante-dix verges de boiserie et posé vingt-deux pieds de tablettes, soixante-dix-sept pieds de cloisons, cent-vingt-deux pieds de cloisons en bois et en verre, cent pieds de corde pour la lampe à arc, des tuyaux en fer galvanisé, etc. On a aussi fourni onze cabinets en aciers, posé quatorze tablettes, un évier en bois doublé en plomb, des inscriptions sur quatre portes, changé les lumières électriques et les téléphones et fait quelques légères réparations.

Secrétariat d'Etat.—On a fourni des chaises, des pupitres, des rideaux, un canapé, des sections de classeur, cinq cabinets de toilette, cinq miroirs, etc., pour la division des affaires intérieures. On a posé vingt lampes pendantes et cent cloches d'appel.

Commission des Eaux Limitrophes.—On a fourni deux stores, une table, une garniture de foyer, six verges de tapis, une carpette, un escabeau, un pupitre et plusieurs autres meubles, pour la *Lake of Woods Technical Board.* On a posé soixante-trois pieds de tablettes et une armoire de quarante-cinq pieds. On a changé la lumière électrique dans trois chambres, posé des inscriptions sur les portes, lavé et teinté les murs et fait quelques légères réparations.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère.

Surintendant des édifices publics, John Shearer, Ottawa.

Galerie Nationale des Arts.

On a fourni 400 pieds de lambrissage, avec un quart-de-rond, des voliges, de la moulure, un dado et une tringle en fer pour pendre les tableaux; on a construit un passage en voûte, peinturé le vieux *burlap* et le neuf et posé 2,000 pieds de corde à châssis. On a posé un ressort de porte, fourni cinq boîtes, fait des réparations, etc. On a construit deux tableaux en ardoise, douze casiers pour les pavillons, soixante-quinze pieds de trottoir et posé un ressort de porte et deux serrures. On a posé des consoles pour tenir les plaques de verre, peinturé quatre-vingt-deux vitres, réparé vingt chaises et posé une nouvelle serrure à la porte principale. On a posé deux lustres à trois lumières *Sheffield,* quatre lustres à lampes *tungsten,* une lampe de pupitre Lynn, un téléphone DeVeau, un lustre à trois lumières *Veluria,* et fourni trois pupitres, deux chaises, trois coussins, un tapis, un seau à refraîchir *Seventieth Century,* douze porte-serviettes, douze corbeilles à papier, des bases, des sommets et des sections, deux tables, vingt-cinq chaises, deux tables de cuisine, dix-huit cabinets en acier, cent-trente casiers en acier et plusieurs autres casiers, pour la division des Mines. On a fourni un classeur en acier pour la Galerie Nationale des Arts.

Surveillance des travaux par John Shearer, surintendant des édifices publics dOttawa.

98 RUE WELLINGTON.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni des rideaux avec montures.

104 RUE WELLINGTON.

Ministère de l'Intérieur.—On a fourni une chaise, un accroche-chapeaux, deux tables, un sceau à refraîchir, un coussin, une plaque de verre et quatre ventilateurs; on a réparé les meubles.

128 RUE WELLINGTON.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.—On a fourni un classeur en acier.

Division de la Police Montée du Nord-Ouest.—On a fourni un tapis *cocoa,* un pupitre, deux ventilateurs électriques, un téléphone, trois lustres, six lampes pendantes et trois ventilateurs. On a fait de légères réparations.

138 et 140 RUE WELLINGTON.

Ministère de l'Intérieur.—On a posé deux extensions de téléphone et un seau à refraîchir, pour l'Inspecteur en chef des arpentages, et une horloge, pour la division des arpentages topographiques.

241 RUE WELLINGTON.

Ministère des Douanes.—On a fourni un seau à refraîchir et installé une fournaise à l'air chaud.

265½ RUE WELLINGTON.

Ministère des Douanes.—On a fourni trois chaises, un tabouret de bureau et deux bouches à air chaud.

L'ouvrage a été fait par le personnel ouvrier du ministère. Surintendant des édifices publics: John Shearer, Ottawa.

Ministère des Postes.—On a fourni seize chaises, deux pupitres, deux tables, deux garde-robes, deux trucks, un canapé, trois tabourets de bureau, douze rayons de bibliothèques, deux râteliers pour les cartes géographiques, douze ventilateurs, trois cents étiquettes en cuivre numérotées, deux ventilateurs électriques, une cloche d'appel et quelques autres articles. On a fourni dix chaises, cinq pupitres, vingt-huit plaques de verre double, quinze vitres et réparé les meubles et le bureau. On a construit une entrée et posé une porte.

L'ouvrage a été exécuté par le personnel ouvrier du ministère. Surintendant des édifices publics: John Shearer, Ottawa.

OWEN-SOUND.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des changements dans le bureau de poste et fourni quatre trucks pour les paniers.

PALMERSTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 15 février 1915, on a passé un contrat pour la construction d'un édifice public, à l'angle sud-ouest des rues *William* et *Bell.*

L'édifice a 46 pieds et 6 pouces de front par 48 pieds de profondeur, pour la partie principale, a deux étages de hauteur, avec un prolongement d'un étage, de 49 pieds et 8 pouces par 29 pieds et 2 pouces de profondeur. Le soubassement s'étend sous tout l'édifice et il y a un rez-de-chaussée et un premier étage, avec une tour à l'angle des rues.

Les empattements sont en béton armé, les murs de fondations sont en béton avec parements en pierre, à partir du sol jusqu'à la plinthe et des murs en brique avec des encoignures en pierre bosselée, des allèges, des linteaux et garnitures en pierre de taille; les corniches de parapet et la tour au-dessus du toit sont couvertes en tôle galvanisée. Le toit est plat et couvert en feutre, goudron et gravier.

Les colonnes en acier sont enfermées dans le béton et des poutres en acier supportent les solives en bois, la charpente du toit et des cloisons.

Le soubassement est subdivisé par des murs en briques et le plancher est en béton. Les planchers du vestibule public du bureau de poste, de tous les vestibules et des chambres de toilette sont en terrazzo avec une bordure en marbre. Les marches conduisant au vestibules sont en marbre. Les autres planchers sont en merisier. Dans la principale partie du rez-de-chaussée les poutres et les corniches sont finies en plâtre moulé. Les murs et le plafond sont finis en lattes métaliques et plâtrés.

Dans le soubassement, il y a la galerie de tir avec un passage d'escalier séparé conduisant au vestibule de l'arsenal, un compartiment pour la fournaise, un compartiment pour les combustibles et un grand espace pour les magasins ou pour une salle de récréation pour la compagnie des militaires. Un escalier conduit au vestibule des malles, au rez-de-chaussée.

Au rez-de-chaussée, il y a le vestibule sous la tour avec une entrée sur chaque rue, un vestibule public et un espace pour les employés, un vestibule et une plateforme pour les malles à l'entrée de la rue Bell, il y a un vestibule et un corridor d'escalier conduisant au vestibule public du bureau de poste et aux bureaux du premier étage. Il y a aussi une chambre de toilette, un entrepôt de vérification pour les douanes, une entrée à l'arsenal, un vestibule et un escalier conduisant au soubassement, à l'arsenal, à la chambre de l'officier commandant et à la chambre de toilette.

Le premier étage comprend la longue chambre des douanes, le bureau de perception et des archives, le bureau des contributions indirectes avec un corridor conduisant au passage d'escalier, trois chambres et une chambre de bain formant les appartements du gardien.

La tour s'élève au-dessus du niveau du toit plat et contient le compartiment pour le mécanisme, celui de la cloche et l'espace pour les cadrans. L'intérieur est lambrissée et une boîte pour les poids a été construite et préparée pour l'installation du mécanisme de l'horloge et de la cloche.

Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage, à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère des Travaux publics.

Commis des travaux, Joseph Rauton.

Entrepreneur, A. E. Bleakney, Palmerston, Ont.

PARK-HILL.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé la boiserie et tapissé les murs dans l'édifice public.

PEMBROKE.

ÉDIFICE PUBLIC—CHANGEMENTS ET ADDITIONS.

Le 19 novembre 1914 on a adjugé un contrat pour les changements à l'édifice public.

Le 27 novembre 1914, on a passé un contrat pour l'installation intérieure du bureau de poste.

On a fourni un râtelier spécial pour les sacs, des boîtes aux lettres et des tiroirs, les installations intérieures de la voûte, des armoires et des grilles en cuivre. On a installé un monte-charge entre le bureau de poste et le bureau des douanes, construit des tablettes et fourni des auvents.

On a fait des changements au système de chauffage, dans la chambre de toilette.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Cet édifice décrit dans le rapport de 1914, est en voie de construction.

PETERBOROUGH.

BUREAU DE POSTE.

On a fourni et répandu du gravier sur le parterre; on a fourni un truck pour les malles et quatre autres trucks pour les paniers.
Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PETROLEA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le toit, posé un nouvel ouvrage en plomberie, installé une rampe en fonte galvanisée, et fourni des lampes Tungsten.
Tout l'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PORT ARTHUR.

ENTRPÔT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est en voie de construction.
Le 22 octobre 1914, un contrat a été adjugé pour remplacer la corniche en tôle galvanisée par une en pierre.
On a passé un contrat, le 23 mars 1915, pour fournir et installer un ascenseur et deux monte-charge.

Salle d'exercices militaires.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est parachevé.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé l'intérieur et fourni une armoire en acier, un râtelier pour six timbres, quatre trucks pour les paniers et une échelle pour nettoyer les fenêtres.
L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PORT COLBORNE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé un meneau et une vitre dans la porte d'entrée, fourni des boîtes aux lettres, des tiroirs et un râtelier pour les sacs, et fait des changements à la cloison des boîtes du bureau de poste.
On a fait des changements dans la disposition des fils électriques et des appliques, et peinturé l'intérieur de l'édifice.
L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PORT HOPE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un hangar pour la poste rurale, des licous d'attelage ainsi qu'une chambre de toilette et des tablettes dans le soubassement.
On a réparé l'appareil de chauffage et installé un nouveau calorifère dans le vestibule.
Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PORT PERRY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un trottoir et une bordure en ciment et érigé une clôture et des barrières.

On a fourni et semé des graines à gazon sur les parterres. On a posé des fils électriques dans la tour de l'horloge et des lumières dans les cadrans. On a fourni des nouveaux verres pour les cadrans, changé les boîtes aux lettres et posé des lampes *Tungsten*.

PRESTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est en voie de construction.

Un contrat a été adjugé, le 18 mars 1915, pour remplacer la couverture en tôle galvanisée, etc., sur le toit principal, par de l'ardoise noire.

On a fourni des boîtes aux lettres, des tiroirs, des grilles en cuivre, un récepteur et un râtelier pour les sacs.

Le 23 décembre 1914, un contrat a été adjugé pour poser les installations intérieures du bureau de poste et du bureau des douanes. Le manufacturier a fourni la cloche et l'horloge ainsi que tout le mécanisme. On a préparé la tour, installé les cadrans, monté et placé la cloche, posé les fils électriques dans la tour et des lumières dans les cadrans.

SAINTE-CATHERINE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a érigé un abri pour les chevaux et voitures faisant le service de la poste rurale.

On a construit les abords de la cour et la plate-forme de l'entrepôt de vérification, en béton, réparé et posé les châssis doubles, réparé le toit, fourni et placé le poêle pour chauffer l'entrepôt de vérification, fait des changements à la cloison des colis postaux, construit un nouveau comptoir avec un guichet et une table, peinturé et décoré l'édifice, et fourni quatre trucks pour les paniers et des lampes *Tungsten*.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

SAINTE-MARIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni quatre charges de pierres, pointé les joints de l'ouvrage en pierre, peinturé l'extérieur et l'intérieur de l'édifice et fourni une serrure et des vitres.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SAINT-THOMAS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni deux tableaux noirs pour les affiches du bureau de poste, peinturé et décoré l'édifice, fourni de l'huile pour le plancher et des lampes *Tungsten,* réparé les meubles et fourni quatre trucks pour les paniers.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SARNIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni et installé un nouveau mât de pavillon et réparé le toit. On a posé les fils électriques et les appliques dans l'entrepôt de vérification pour les douanes, peinturé l'intérieur de l'édifice et fourni quatre trucks pour les paniers.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SEAFORTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni du gravier et du gazon et employé un jardinier pour embellir le terrain.

On a fourni et installé une pompe électrique.

SHELBORNE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est parachevé.

On a fourni les boîtes aux lettres, les tiroirs, des grilles et un récepteur en cuivre et un râtelier pour les sacs.

Le 3 novembre 1914, on a passé un contrat pour le posage de l'installation intérieure du bureau de poste.

On a construit un trottoir en béton. Le manufacturier a fourni l'horloge de la tour et la cloche ainsi que tout leur mécanisme. On a préparé la tour, installé les cadrans de l'horloge, les boîtes pour les poids et la charpente pour supporter le mécanisme, placé la cloche, posé les fils électriques dans la tour et des lampes dans les cadrans et peinturé l'intérieur. Un horloger a installé la cloche et l'horloge et laissé le mécanisme en ordre. On a fait des légers changements dans la disposition des fils électriques et des lumières, fourni et posé des stores aux fenêtres, et fourni deux bancs, un banc spécial, une horloge de bureau et des lampes Tungsten.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SMITH'S FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.—CHANGEMENTS ET ADDITIONS.

Le 24 avril 1914, un contrat a été adjugé pour exécuter les changements et additions à l'édifice actuel, situé à l'angle des rues Russell et Market.

On a fait des changements à tous les étages, consistant à enlever l'escalier conduisant du soubassement au premier étage, et des vieilles poutres en bois, la voûte, le mur en arrière de la cheminée et les vieilles poutres et la colonne en bois, au rez-de-chaussé; à construire au premier étage, les cloisons et la cheminée au côté du vieil escalier et une cloison dans le bureau d'en arrière de la partie principale de l'édifice des douanes, et à ériger la cheminée au-dessous du niveau de l'attique.

Les améliorations au rez-de-chaussée comprennent un prolongement de la partie des employés du bureau de poste, une nouvelle voûte, une chambre de toilette, un vestibule des malles et une cheminée. L'entrée latérale sur la rue Market conduit au passage d'escalier montant au premier étage et descendant au soubassement. L'entrée de l'entrepôt de vérification des douanes est sur le passage d'escalier. Le nouveau vestibule public se trouve agrandi par les nouvelles cloisons. Au premier étage, il y

a le bureau du percepteur des douanes, la longue chambre, le bureau des colis, les chambres de toilette, l'arsenal, la chambre de l'officier commandant, un escalier conduisant à l'attique et un autre conduisant au rez-de-chaussée. Dans l'attique, il y a les appartements du gardien avec une nouvelle cuisine, une chambre de bain et une chambre à coucher.

Une nouvelle cheminée a été construite dans la partie principale du soubassement, et un espace pour les magasins avec une voûte, dans l'addition; un escalier conduit au rez-de-chaussée.

Les fondations sont en moëllons sur des empattements en béton; les murs exposés sont en pierre de Perth pour convenir à l'ouvrage actuel; les parties en pente du toit sont couvertes en tôle galvanisée et le toit plat, en feutre, goudron et gravier; les corniches sont couvertes en tôle galvanisée.

Les matériaux employés à l'intérieur consistent en béton pour le plancher du soubassement, en poutres d'acier, des colonnes en fonte, en *Canada* mosaïque pour les plancher du vestibule public du bureau de poste et des chambres de toilette. Les autres planchers sont en bois dur à l'exception d'une partie de l'attique où le plancher est en épinette.

Le chauffage est à l'eau chaude et l'éclairage, à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, J. S. Davis.

Entrepreneurs, G. T. Martin, Smith's Falls, Ont.

STEELTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 11 novembre 1913, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, situé à l'angle nord-ouest de l'avenue Saint-George et la rue John. L'édifice a 49 pieds et 8 pouces de front par 46 pieds de profondeur, avec un petit prolongement d'un étage, ayant 14½ pieds de largeur par 8 pieds de profondeur; l'édifice a deux étages.

Le soubassement comprend le compartiment pour la fournaise et les combustibles avec une entrée extérieure sur la cours, et un grand magasin avec un escalier conduisant au rez-de-chaussée. Au rez-de-chaussée, il y a le vestibule public du bureau de poste, ayant deux portes tournantes donnant accès aux entrées de l'avenue Saint-Georges et de la rue John, l'espace des employés, le vestibule public, une plate-forme pour décharger les malles et des chambres de toilette. L'escalier et le corridor communiquent avec l'entrée latérale ou privée d'en arrière et avec les bureaux du premier étage et les appartements du gardien. Au premier étage il y a la longue chambre des douanes et une chambre de toilette au fond du passage d'escalier supérieur. Les appartements du gardien ont une salle de réception au centre de l'édifice, éclairée au moyen d'une lanterne de toit sur le toit plat; des portes glissantes donnant accès au parloir, et les deux chambres à coucher sont munies d'une garde-robe chacune. La salle à manger a des armoires pour les assiettes et la porcelaine; la cuisine a un buffet et une porte ouvrant sur la pièce audessus du prolongement du vestibule public il y a aussi la chambre de bain et la plomberie.

Les empattements pour les murs et les colonnes en acier sont en béton, les murs de fondation sont en moëllons avec parements en pierre à partir du sol jusqu'aux allèges des fenêtres du rez-de-chaussée. Les murs extérieurs sont en briques rouges avec des allèges, des garnitures et des couronnements de parapet en pierre de taille; les marches de l'entrée, la plate-forme et les murs latéraux sont en granit; le toit est plat et couvert en feutre, goudron et gravier, et une lanterne de toit se trouve audessus de la salle de réception. Le plancher du rez-de-chaussée est en béton armé. La structure en bois du plancher, les solives du toit et les cloisons extérieures sont supportées par quatre colonnes en acier enfermées dans du béton et par des poutres en acier. Les murs et les plafonds sont lattés et plâtrés; les corniches et les poutres sont finies en

plâtre moulurée et il y a un ornement en plâtre au centre du plafond du rez-de-chaussée. Les planchers du vestibule public et des chambres de toilette sont en tuile. Le plancher du vestibule des malles est en ciment et celui du soubassement, en béton. Dans la partie des employés du bureau de poste, le passage d'escalier et au premier étage, le plancher est en bois dur. Il y a un dado à panneaux dans le vestibule public, le passage d'escalier et dans la salle supérieure.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par Thomas R. Wilks, architecte, Sault Sainte-Marie, Ont.

Commis des travaux, Wm Goodwin.

Entrepreneurs, Thornton et Woolrich.

L'édifice a été fini au cours de l'exercice financier.

Le 21 novembre 1914, on a passé un contrat pour le posage des installations intérieures du bureau de poste.

Entrepreneurs, la *Berlin Interior Hardware Co.*

On a fourni les boîtes aux lettres, les tiroirs, les plaques en cuivre, les grilles, les récepteurs et des râteliers pour les sacs.

STRATFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé l'appareil de chauffage et peinturé les appartements du gardien.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto. Ontario.

STRATHROY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a creusé le puits plus profond, fourni un robinet à boule pour le réservoir et changé la disposition des fils électriques pour recevoir le courant du système *hydro-electric.*

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SUDBURY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est en voie de construction.

Pour les parements extérieurs de la partie éclairée, en arrière de l'édifice, on a remplacé de la pierre par de la brique en argile schisteuse.

Les manufacturiers ont fourni la cloche et l'horloge de la tour avec tout le mécanisme.

On a préparé la tour, installé les cadrans, placé la cloche, posé les fils électriques dans la tour et posé les lumières, peinturé et posé des vitres.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

TILBURY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit une clôture, nivelé le terrain et semé des graines à gazon. Un pavé en ciment a été construit et un plancher en tuiles a été posé dans la chambre de toilette. On a installé une pompe et fourni des grilles pour la fournaise.

Le manufacturier a fourni une cloche et le mécanisme de l'horloge de la tour.

On a posé les fils électriques dans la tour, installé les cadrans, placé la cloche, préparé la charpente pour le mécanisme, construit une glissoire pour les poids et posé des lumières dans les cadrans. Un bijoutier a posé le mécanisme de la cloche et de l'horloge.

On a posé des stores aux fenêtres, construit une armoire et fourni six chaises.

TILSONBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le drain, le toit et le plancher du clocher. On a posé des serrures dans les bureaux des douanes, installé quatre lampes électriques à l'extérieur, réparé l'appareil d'éclairage intérieur, tapissé et peinturé.

TORONTO.

BUREAU DES DOUANES.

On a réparé le toit, posé d'autres calorifères, peinturé et décoré l'intérieur de l'édifice et posé des vitres dans les châssis. On a fourni une garde-robe, des meubles pour le bureau de l'inspecteur, un truck et des stores.

Surveillance des travaux par Thos A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a réparé l'ouvrage en briques, posé une nouvelle partie de plancher en ciment et réparé le plancher en bois. On a fourni des râteliers, des classeurs de documents, des gardes de comptoir et des boîtes aux lettres.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

GARAGE POUR LES AUTOMOBILES DU BUREAU DE POSTE.

On a fourni une poutre en acier, posé un plancher temporaire, un nouveau châssis et une porte en fer, peinturé les châssis, posé des vitres et fourni des clefs *Yale*.

Surveillance des travaux par Thos A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BUREAU DE POSTE GÉNÉRAL.

On a fait des réparations générales au groupe de bâtisses formant le bureau de poste général. On a construit une lanterne de toit sur la division des lettres recommandées et fait des changements afin d'empêcher les courants d'air.

On a transporté les armoires du bureau des lettres mortes au nouveau bureau; on a fourni une petite échelle pour le bureau des lettres mortes, une serrure *Yale* pour le bureau du maître de poste, des crochets et des chaînes pour la division des lettres recommandées et 150 pieds de lambrissage en chêne pour remplacer le verre. On a fourni aussi du bois pour les réparations générales, des boulons et des consoles en fer pour améliorer les récepteurs.

On a nettoyé la cour, posé du marbre dans le vestibule public, posé des tuyaux et des fils électriques à partir des compteurs afin de faire le raccordement avec l'annexe en se servant du système *hydro-electric*, et pratiqué quatre ouvertures pour les fils électriques. On a décoré trois chambres dans les appartements de l'étage supérieur, peinturé et décoré les corridors et deux étages de l'édifice. On a peinturé la cloison entre le bureau des lettres mortes et la division des renseignements; on a refait les inscriptions du tableau d'indication, peinturé la division des colis postaux, fourni soixante et huit boîtes avec serrures et employé un serrurier pour réparer les clefs, etc. On a réparé le

perforateur (presse) dans la division des mandats-poste, fourni un uniforme pour le préposé à l'ascenseur et transporté la grosse balance à bascule de la station postale "A" au bureau général, le coffre-fort et les casiers de triage au camp de concentration militaire, aux terrains d'exposition, et installé le coffre-fort dans la division des lettres recommandées.

On a fourni le mobilier suivant: une table en chêne et un classeur à documents, une table et un casier spéciaux pour la division de l'inspecteur, un appareil de liasse, un truck, style " B ", 3 trucks spéciaux en orme, des armoires et des sections pour le surintendant principal du bureau de poste, 12,600 cartes-étiquettes pour les classeurs, 500 casiers en acier, un pupitre et une chaise pour le surintendant, chambre n° 8; du prélart en liège pour la chambre n° 8, du prélart pour la division des colis postaux, une table, deux miroirs, six chaises pour la salle d'attente des dames, 2 pupitres et 2 chaises pour la division des renseignements, quatre horloges pour le bureau de poste général, cinq nouveaux stores, six nouveaux stores et un miroir pour la division des renseignements, dix-sept casiers de triage pliants, et une chaise oscillante pour la division des lettres recommandées.

Division des colis postaux.—On a posé un nouveau toit sur l'édifice des colis postaux; on a peinturé les cloisons, fourni une horloge pour le mur, enlevé deux cheminées et réparé l'ouvrage en briques. On a posé une couverture en tôle galvanisée sur l'édifice.

Division postale des douanes: édifice Warden King.—Un charpentier a préparé l'intérieur de l'édifice *Warden King* pour la division postale des douanes; on a fourni et posé 48 pieds de rampe, des tablettes et des planchettes de division dans les armoires, posé un conduit en tôle galvanisée et installé un nouvel ouvrage de plomberie dans les chambres de toilette. On a fourni le bois pour construire un ventilateur en bois et en fer galvanisée. On a peinturé les chambres de toilette et une enseigne portant l'inscription " Canadian Customs' Postal Branch ". On a fourni un coffre-fort, un pupitre et des chaises et douze classeurs. On a fait des changements au bureau des lettres mortes, fourni du bois pour la construction des casiers, changé les cloisons métalliques, fourni le bois pour ériger la cloison et peinturé la nouvelle cloison. On a préparé les nouveaux bureaux des lettres recommandées, changé les gardes en fils de fer, construit les nouvelles cloisons, etc., peinturé et blanchi l'intérieur. On a aussi fourni du lambrissage en pin, employé un charpentier, acheté et posé des appliques en fer et fourni douze clefs. On a préparé le bureau pour l'enregistrement des étrangers ennemis, peinturé et décoré une chambre et fourni dix-huit chaises, deux bureaux et un classeur.

On a préparé le bureau du ministère de l'Agriculture: on a peinturé et décoré le bureau, posé les inscriptions sur la porte, fourni une enseigne en cuivre et une boîte aux lettres pour la porte, un tapis en cèdre, des bureaux, des chaises et un mobilier de bureau et deux boîtes à rayon pour les livres. On a préparé les nouveaux bureaux pour le maître de poste et de son assistant. On a réparé le plâtre, fourni du bois et reconstruit les nouvelles cloisons, fourni et posé des vitres, peinturé et décoré l'ouvrage, enlevé et reposé le *linoleum,* posé l'inscription sur les portes du bureau, fourni des serrures " Yale " et quatre clefs pour les serrures. On a préparé un nouveau bureau pour le comptable du bureau de poste, employé un charpentier, fourni des articles en fer, peinturé, verni et fourni les vitres.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR ET DE L'ASSISTANT-RECEVEUR-GÉNÉRAL.

On a pratiqué deux ouvertures dans l'ouvrage en briques pour poser des fenêtres dans le bureau de l'assistant-receveur-général et on a posé deux gardes en fer sur ces fenêtres. On a fourni les châssis, les cadres, des articles en fer, etc., peinturé les cadres, les châssis et posé des vitres dans ceux-ci. On a réparé le mât de pavillon et la couverture du toit.

On a préparé le bureau additionnel pour la division de l'inspecteur, fourni le bois et employé un charpentier; on a peinturé et décoré une grande chambre, posé un évier et ses connections, peinturé et nettoyé le vieux bureau de l'inspecteur du gaz pour convenir au nouveau bureau.

On a préparé le nouveau bureau des poids et mesures et fourni le bois et érigé les cloisons.

On a fourni un coffre-fort, un pupitre et une chaise.

Un charpentier a posé les installations intérieures et un plancher en érable.

Un forgeron a réparé les échelles de sauvetage.

On a posé un nouveau bassin et couvert les tuyaux.

On a nettoyé et réparé les chaudières de chauffage, et fourni une plaque en cuivre et une boîte en fil de fer pour les lettres, sur le côté intérieur de la porte.

On a peinturé le châssis et posé l'inscription.

On a peinturé le lambrissage pour convenir au reste de la chambre.

On a fourni trois classeurs et trois stores pour les fenêtres.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION UNION, STATION POSTALE "A" ET LA STATION D'IMMIGRATION.

On a fourni du lambrissage et construit une cloison. Le toit a été réparé. On a fourni un robinet et une douille plaqués en nickel, réparé la plomberie et installé un bassin de toilette.

On a réparé le plâtrage endommagé.

On a fourni une plaque en cuivre et une boîte en fil de fer pour les lettres. On a enlevé le vieux papier, teinté les murs, peinturé neuf chambres et le plancher de deux étages, peinturé les fenêtres et la grande chambre, fourni les vitres et posé l'inscription "*Dominion Immigration Hostel*".

On a fourni 164 verges de linoleum, du cretonne pour couvrir la cloison, des stores pour plusieurs fenêtres, des pupitres, des chaises, une chaise oscillante, des classeurs, une garde-robe avec un miroir, des indexes pour les classeurs, des lits, des ressorts et des matelats.

Ouvrages en général.

On a expédié le coffre-fort du bureau de poste à Swift-Current, Alberta.

On a fait des bouts pour les boîtes et fourni cinq cents pièces de bois pour les boîtes aux lettres et des petits articles en fer.

On a peinturé les boîtes aux lettres sur l'île Toronto.

On a peinturé les boîtes des colis, et la grande boîte de l'Hôtel-de-Ville.

On a fourni 37 trucks pour les paniers.

STATION POSTALE "B" (ÉDIFICE LOUÉ).

On a fait des changements à la cloison.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de Thos. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "C."

On a réparé le toit et posé un nouveau guichet pour les colis postaux.

On a peinturé et décoré l'intérieur de l'édifice.

Surveillance des travaux par Thos A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "D".

On a peinturé et décoré l'édifice, teint la porte du bureau et fourni un tapis et des casiers de triage pour la saison de Noël.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "E", RUES SPADINA ET OXFORD.

On a construit une clôture autour du site du nouvel édifice.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "F", RUES YONGE ET CHARLES.

On a posé un colorifère dans le vestibulé, installé un bassin de toilette, changé la serrure de la voûte et fourni un évantail électrique.

On a peinturé et décoré l'intérieur de tout l'édifice et construit des châssis doubles; on a fourni et posé des vitres dans ces châssis.

On a construit une armoire à papeterie et garde-robe, et fourni un classeur et huit casiers de triage. On a changé la serrure de la voûte.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "G".

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est en voie de construction.

Le 15 janvier 1915, on a passé un contrat pour ériger les cloisons des bureaux, à l'étage supérieur.

On a installé des radiateurs *Presto*, en rapport avec les fournaises.

STATION POSTALE "H".

On a changé la disposition des fils électriques pour recevoir le nouveau courant; on a posé de nouvelles vitres aux fenêtres. On a fourni une enseigne en verre, des casiers de triage des petits articles en fer, un coffre-fort, une horloge pour le mur et des stores pour les fenêtres.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "K".

On a changé la disposition des fils électriques pour recevoir le nouveau courant. On a fourni un coffre-fort *Taylor*, une horloge pour le mur, un haut pupitre, des tiroirs à monnaie, des râteliers pour les sacs, des casiers de triage, des appareils à timbrer, un tapis en acier et des stores pour les fenêtres.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "K".—CHANGEMENTS ET ADDITIONS.

On a reconstruit l'intérieur de cet édifice pour servir de station postale; on a construit des trottoirs en béton et nivelé le terrain autour de l'édifice; on a enlevé la cloison en bois et posé une poutre et une colonne en acier.

On a installé un appareil de chauffage à l'eau chaude; la plomberie, la partie peinturée, le plâtrage, etc., endommagés par ces changements, ont été réparés.

Les plans et devis ont été préparés par James Loudon et Hertzberg, architectes et ingénieurs, Toronto, Ontario.

Entrepreneur, W. A. Warwood.

ÉDIFICE MÉTÉOROLOGIQUE.

On a fourni pour la bibliothèque et le bureau un pupitre et une chaise.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

DIVISION DE L'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR (ÉDIFICE LOUÉ.)

On a fourni des plaques en cuivre avec des inscriptions et posé des stores aux fenêtres.

Surveillance des travaux par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

TRENTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 24 juillet 1914, on a passé un contrat pour le posage des installations intérieures du bureau de poste. On a fourni d'autres boîtes aux lettres, numéroté les vieilles boîtes de nouveau et posé des verres. On a réparé et changé un colorifère, changé les lumières dans le bureau de poste, peinturé l'intérieur de l'édifice et fourni trois ferme-portes, des lampes Tungsten et une boîte pour les colis postaux.

UXBRIDGE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 30 juillet 1914, on a adjugé un contrat pour exhausser la tour de l'édifice public.

On a installé une pompe électrique et fourni des grilles pour la fournaise "Economy."

On a réparé six ferme-portes, entouré la voûte dans la tour. On a employé un charpentier, un forgeron, un peintre et un bijoutier pour installer l'horloge de la tour et la cloche ainsi que tout le mécanisme. On a posé des fils électriques dans la tour, fait les connexions avec le moteur du soubassement, fourni des lampes Tungsten et construit une armoire à papeterie.

WALKERVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Le 18 juillet 1914, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, sur un emplacement isolé de 200 par 356 pieds, borné en avant par le chemin *Devonshire,* en arrière par le chemin Argyle, et sur le côté par les rues Assumption et Brant.

L'édifice a 103½ pieds de largeur, une profondeur de 76 pieds, sans compter une partie en arrière de 36½ par 28 pieds et un pouce; il y a deux étages et un soubassement.

Le soubassement comprend les magasins, avec des voûtes, des escaliers conduisant aux entrées latérale et d'arrière, un compartiment pour la fournaise, un pour le charbon, une grande chambre de toilette et un passage d'escalier.

Au rez-de-chaussée, il y a deux entrées d'en avant avec des portes tournantes, une entrée latérale sur la rue Assumption, sous l'escalier principal conduisant au premier étage, le vestibule public du bureau de poste et la partie des employés, une voûte, une galerie d'observation avec un escalier privé communiquant l'entrée d'en arrière, un vestibule et une plate-forme pour les malles, deux bureaux pour les poids et mesures avec un corridor et une entrée d'en arrière, une chambre de toilette pour les dames, un corridor, un entrepôt de vérification avec une plate-forme d'expédition et une voûte d'emmagasinement.

Au premier étage, il y a le bureau du percepteur des douanes, la longue chambre des douanes, une chambre pour les colis, deux bureaux vacants, une chambre de toilette et un large corridor, bien éclairé au moyen d'une lanterne de toit qui communique avec l'escalier principal. En arrière, une entrée séparée et un escalier conduisant à un palier ouvrant sur une grande chambre, un arsenal. La chambre de l'officier commandant se trouve voisine de l'escalier principal, à l'extrémité intérieure de l'arsenal. La chambre de toilette est située à la tête de l'escalier.

Les empattements pour les murs et les colonnes en acier sont en béton, les fondations sont en pierre; les murs, au-dessus du sol, sont en pierre à chaux d'Amherstburg, et les marches et la plate-forme extérieures sont en pierre à chaux; à partir de la plinthe jusqu'au sommet, les murs en briques de couleur chamois, avec des linteaux et des allèges en pierre romaine renforcés, et les bases, les chapiteaux, les architraves les corniches, les frontons et les parapets, en pierre romaine; le toit plat est couvert en feutre, goudron et gravier, les couronnements sont en cuivre et il y a des lanternes de toit au-dessus des corridors du premier étage.

Les solives en bois, les pièces de bois du toit et les charpentes des cloisons sont supportés par des colonnes en acier enveloppées de béton et par des poutres en acier. Le plancher du vestibule public du bureau de poste est en terrazo; le dado est en marbre. Les chambres de toilette ont une bordure en marbre, un dado en ciment et un plancher en terrazo. Les murs et les plafonds sont finis en lattes métalliques et en plâtre, et le plafond et les poutres du bureau de poste sont ornés par une corniche en plâtre moulurée.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Clair A. Williamson.

Entrepreneurs, Pigott et Healey.

WATERLOO.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a enlevé le vieux plancher et posé un plancher *pyrofugont*. On a fourni et posé quatre ferme-portes et réparé une porte.

WELLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 28 octobre 1914, on a passé un contrat pour les changements et additions aux installations intérieures du bureau de poste. On a aussi exécuté des changements au bureau du vendeur des timbres. On a posé des fils électriques dans la nouvelle cloison et fourni des boîtes aux lettres. On a construit un porche à l'édifice, changé le bassin dans le bureau de poste, prolongé le système de gaz et fourni un râtelier pour les sacs, deux ferme-portes et des lampes *Tungsten*.

WHITBY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a couvert le chemin de passage de gravier, réparé la porte de la voûte, tapissé et peinturé la cuisine et la dépense, la salle à manger et le parloir, et posé du prélart au guichet.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé la couverture en ardoise, peinturé l'intérieur et l'extérieur, et décoré tout l'édifice. On a réparé la table, fourni et posé du prélart (linoleum) et deux tapis dans les bureaux du Revenu de l'Intérieur, nettoyé deux tapis et fourni quatre trucks pour les paniers.

WINGHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait de l'ouvrage par un charpentier, prolongé la boîte des poids et réparé l'ouvrage en briques. On a renouvelé le verre brisé des cadrans de l'horloge. Un bijoutier a installé la cloche et l'horloge de la tour et laissé le tout en bon état. On a posé des fils électriques dans la tour et les cadrans et posé les lumières.

WOODSTOCK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a embelli les terrains en plantant des fleurs sur des couches et couvert les allées en gravier. On a réparé le toît, posé une nouvelle section de la chaudière de chauffage, installé un nouveau bassin de toilette et peinturé les boîtes aux lettres.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

FERME EXPÉRIMENTALE—ÉCURIE DES CHEVAUX.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1914, est parachevé.
Les plans et devis ont été préparés par le ministère.
Entrepreneurs, la *Brandon Construction Co.*

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé des installations pour le service des colis postaux et on a fait des légères réparations et changements à l'appareil de chauffage, dans l'entrepôt de vérification des douanes.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

CARMAN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni et posé les installations intérieures du bureau de poste.
Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1914, est parachevé.
Les plans et devis ont été préparés par le ministère.
Commis des travaux, James Brown.
Entrepreneurs, Snyder Frères.

DAUPHIN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des changements et des réparations à la chaudière et au système de chauffage.

Dans le bureau des terres fédérales, on a changé le comptoir, construit une cloison vitrée et peint une enseigne sur la porte.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

EMERSON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un réservoir pour l'eau douce en béton armé a été construit et rempli d'eau de la rivière.

On a réparé les chambres de toilette, fait des changements et des additions au système d'eau chaude et peinturé à la détrempe les murs et le plafond des bureaux des douanes.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

MINNEDOSA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a placé l'horloge de la tour et la cloche dans la tour de l'édifice, en les laissant en bon état.

On a fourni et posé les installations intérieures du bureau de poste, et fourni deux lampes à gazoline.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

MORDEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni et posé les installations intérieures, et installé une citerne pour l'eau douce.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

NEEPAWA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé l'ouvrage en pierre à l'entrée de l'édifice, et installé, dans le soubassement, une nouvelle chambre de toilette entourée d'une cloison avec bords en saillie.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

NORTH-TRANSCONA.

ÉDIFICE DE L'INSPECTION DES GRAINS.

Un édifice pour l'inspection des grains a été construit sur l'emplacement formant une partie de la section nord-ouest du lot 18, township 11, rang 4, à l'est.

L'édifice a 36 pieds de front par 20 pieds de profondeur, a un étage avec des murs, des cloisons, des solives et un toit en bois, sur des fondations en béton. Le toit est couvert en bardeaux, et les murs en lambris à déclin.

Le rez-de-chaussée comprend l'entrée des grands et des petits bureaux, une armoire et une chambre de toilette.

Les plans ont été préparés par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

Entrepreneur, D. H. Barlow, 730 rue Beverley, Winnipeg, Man.

PORTAGE-LA-PRAIRIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé l'appareil de chauffage et l'ouvrage de plomberie et fourni un pupitre et une table pour le bureau des colis postaux.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

ÉDIFICE SUR LA RUE TUPPER.

Cet édifice a été loué pour le service postal, pour les bureaux de messagerie et l'entrepôt de vérification.

On a construit des cloisons, des comptoirs et des tablettes et installé un poêle complet.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

SOURIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a érigé des nouvelles cloisons dans le bureau des douanes; on a exécuté quelques petits ouvrages électriques, renouvelé et décoré tout l'édifice.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

STONEWALL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1914, est parachevé.

Les plans et devis ont été préparés par F. C. Sullivan, architecte, Ottawa, Ont.

Commis des travaux, Thos. H. Woods.

Entrepreneurs, Cooper, Cooper & Watts, Stonewall, Manitoba.

VIRDEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 2 juin 1913, on a passé un contrat pour la construction et le parachèvement de cet édifice, situé sur un lopin de terre, de 100 par 117 pieds, sur la rue Nelson, près de la Septième avenue. L'édifice a 60 pieds et 8 pouces par 54 pieds et 4 pouces, et comprend un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier étage et un attique. Les fondations et les empattements pour la charpente en acier sont en béton armé jusqu'au niveau du sol; à partir de là, jusqu'au sommet de la tour de l'horloge, les murs sont en pierre de taille et en briques avec garnitures en piérre; la tour se trouve au coin de l'édifice, audessus de l'entrée principale.

Le soubassement comprend le compartiment pour les fournaises, celui pour le charbon et les magasins, et a un plancher en béton nivelé jusqu'aux drains. Une pompe électrique horizontale, raccordée avec un puits en dehors de l'édifice, se trouve dans le coin le plus près du puits. Un escalier conduit au centre du rez-de-chaussée qui comprend le bureau de poste, l'espace des employés, le vestibule public, les corridors, avec un plancher en terrazzo et un dado en ciment. Les bureaux des poids et mesures et l'entrepôt de vérification ont un plancher en bois; l'entrée des malles a un plancher en ciment, et la chambre de toilette a un plancher en terrazzo.

Au premier étage, il y a la longue chambre des douanes, les bureaux du Revenu de l'Intérieur, le bureau du percepteur des douanes, les chambres de toilette pour les

hommes et pour les dames, avec un plancher en terrazzo. L'attique comprend les appartements du gardien.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude, par un appareil joint à la fournaise et composé de calorifères disposés par tout l'édifice. On a installé un ouvrage en plomberie moderne. L'édifice est éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère qui s'est chargé de la surveillance des travaux.

Entrepreneur général, W. S. Manser, Virden, Man.

Commis des travaux, N. B. Walker.

WINNIPEG.

MANÈGE MILITAIRE.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1914, est parachevé.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Architecte-résident, H. E. Matthews.

Entrepreneurs, Catters-Halls-Aldinger Co., Ltd.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

La chaudière n° 2 a été examinée par une compagnie d'assurance; on a réparé le système de chauffage à la vapeur et posé d'autres calorifères.

On a réparé les ascenseurs et fourni une lampe de pupitre pour le département de quincaillerie.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

BUREAU DES DOUANES.

On a fait des changements et des additions à l'appareil de chauffage à la vapeur. On a installé une pompe refoulante pour le service d'eau et posé des douilles pour des lampes.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

BUREAU DE POSTE PRINCIPAL.

On a changé l'appareil d'éclairage, construit des nouvelles cloisons dans les magasins postaux et installé une glissoire en spirale, du rez-de-chaussée au soubassement. On a fait des changements considérables au système d'eau de pluie, surtout dans le soubassement, construit une nouvelle entrée au magasin du service postale par chemin de fer, dans le soubassement, nettoyé et réparé les chaudières et réparé les ascenseurs.

On a fait des changements aux calorifères dans le bureau de l'inspecteur des postes; on a construit une entrée nouvelle entre la chambre de toilette et la chambre de l'expédition des malles, au premier étage; on a posé un système de ventilation dans le bureau des terres fédérales et fait des changements au comptoir, etc., dans le bureau des colis des douanes.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

STATION POSTALE "B".

On a fait des réparations au trottoir.

LABORATOIRE D'ÉPREUVE DES ALIMENTS—MINISTÈRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a muni le laboratoire d'appareil et fourni un coffre-fort, une glacière, des meubles de bureau et un classeur.

LABORATOIRE DES GRAINS—MINISTÈRE DU COMMERCE.

On a muni le laboratoire d'appareils généraux et spéciaux; on a changé l'escalier et les cloisons pour les ajuster sous la partie de la station postale, afin d'y installer deux laboratoires techniques. On a fourni des auvents, trois petites échelles, une glacière, des meubles de bureau et une lampe de pupitre.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

STATION POSTALE "D"

On a réparé l'appareil de chauffage.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

SALLES D'IMMIGRATION.

Dans la salle n° 1, on a fait des changements aux fils électriques et posé de nouveaux tableaux de distribution.

Dans les salles n°s 2 et 3, on a fait des changements au système d'éclairage, etc., afin de se conformer aux règlements des assurances-feu, et on a installé un système d'alarme *May-Oatway*.

On a décoré la salle n° 1.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

ÉDIFICE DE PLACEMENT NOTRE-DAME-NOTRE-DAME-EST.

Cet édifice est loué; les bureaux de l'ingénieur-résident se trouvent dans cet édifice. Les plans pour la disposition des chambres, la construction des cloisons, le comptoir, etc., ont été préparés par l'architecte-résident.

L'ouvrage a été fait aux dépens du bailleur.

Surveillance des travaux par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

ÉDIFICE BOYD—ANGLE DE L'AVENUE PORTAGE ET LA RUE EDMONTON.

Cet édifice est loué; les bureaux de la commission des chemins de fer sont dans cet édifice.

La construction des cloisons et les changements nécessaires ont été faits aux dépens du bailleur.

Dans avril 1914, on a transporté les bureaux des archives dans cet édifice.

Selon un arrangement avec les agents, on a construit des cloisons, posé une inscription en lettres dorées sur le panneau vitré de la porte, etc.

Les plans pour ces changements ont été préparés par H. E. Matthews, architecte-résident, Winnipeg, Man.

WINNIPEG-NORD.

ÉDIFICE DE L'ARSENAL.

Cet édifice, dont on a passé le contrat le 15 juillet 1915, est maintenant achevé; il est situé sur un lot de terrain de la rue Macgregor, a 180 pieds par 88 et comprend un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier et un deuxième étage. Les fondations et les empattements pour les colonnes en acier sont en béton armé; les murs sont en béton jusqu'au niveau du sol; la plinthe est en pierre de taille et les murs, en briques solides, avec des ouvrages en tuiles incastrés d'une couleur vive et des ornementations en pierre. Le rez-de-chaussée est en béton, et les autrs étages sont en poutres en bois avec des planchers en pin. Le toit est construit en poutres d'acier, avec une couverture en tôle galvanisée sur la mansarde et en feutre et gravier sur la partie plate.

Au soubassement, il y a les jeux de quilles pour les officiers et les hommes et des galeries de tir; des chambres de toilette pour les hommes et les officiers, situées aux deux

extrémités de l'édifice; la salle de récréation pour les hommes se trouve à une extrémité et un compartiment pour les chaudières à l'autre bout, on y a installé aussi une douche et des appartements pour le concierge. Il y a un escalier à chaque extrémité de l'édifice.

Au rez-de-chaussée, il y a les grandes salles principales, avec un balcon aux deux extrémités; un bout de cet étage comprend les appartements de l'arsenal et l'autre, le bureau de l'officier commandant, les magasins, etc.; les arsenaux, les magasins de mobilisation, les magasins de l'état-major, les magasins du quartier-maître et l'escalier conduisant au premier étage sont sur cet étage.

Au premier étage, il y a la division des brancardiers, un balcon, la salle de lecture des officiers, le *mess* des sous-officiers, le *mess* des officiers, la cuisine et l'anti-chambre, les chambres de toilette des sous-officiers, situés à une extrémité, et la salle de lecture, le *mess* et la salle de billard pour les hommes, une salle de lecture et les chambres de toilette des hommes.

Au deuxième étage, il y a la chambre des clairons, les chambres des officiers, une chambre de ventilation, un magasin, les chambres de la fanfare, des appartements, etc.

Cet édifice est chauffé par des chaudières à vapeur, dans le soubassement, avec des calorifères placés dans toutes les chambres. L'éclairage est à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Architecte-résident, H. E. Matthews.

Commis des travaux, W. B. Rawson.

Entrepreneurs, la compagnie *Brown Construction.*

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN.

BATTLEFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un charpentier a préparé l'intérieur de la tour pour recevoir le mécanisme de l'horloge.

Un bijoutier a installé l'horloge et la cloche et laissé le tout complet.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

GRAVELBOURG.

BUREAU DE POSTE.

On a posé, dans le bureau de télégraphe, une porte en chêne taillé sur quartier muni d'un guichet avec pentures dans la partie supérieure. On a fourni et posé les installations intérieures du bureau de poste. On a changé la plaque en cuivre actuelle pour le récepteur des lettres de manière à en faire deux que l'on a posées sur un récepteur pour les lettres et un pour les journaux.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

HUMBOLDT.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé des trottoirs en ciment, du trottoir de la rue jusqu'à l'entrée. On a fourni et installé d'autres calorifères pour les bureaux des terres fédérales.

On a fourni un nouveau sommet de comptoir en chêne dans les bureaux des douanes.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Saskatchewan et Alberta.

INDIAN-HEAD.

PÉPINIÈRE ET STATION FORESTIÈRE.

On a nettoyé et peinturé tout l'ouvrage en bois et en fer de l'extérieur de l'écurie, du hangar d'emballage, de l'usine, du hangar des instruments aratoires, l'entrepôt des grains, le hangar du moteur et de la maison de pension. On a lavé, ragréé et blanchi les plafonds et les murs et peinturé toute la boiserie de la maison de pension.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

LLOYDMINSTER.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a changé le drain du soubassement et installé une chambre de toilette pour le gardien. On a fourni une horloge pour la tour, la cloche et tout le mécanisme nécessaire. On a fourni la main-d'œuvre et les matériaux pour préparer la tour pour l'installation des cadrans, et de la cloche et pour l'éclairage des cadrans. On a construit des marches extérieures allant au soubassement afin de pouvoir sortir les cendres, les déchets, etc., et un trottoir en planche conduisant à l'entrée latérale. On a posé trois soupapes à air aux calorifères, réparé les fils électriques défectueux et fourni une lampe de pupitre pour le bureau du maître de poste.

Afin de pomper l'eau du soubassement, on a installé une pompe centrifuge, actionnée par un moteur électrique.

Surveillance de l'ouvrage par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

MOOSEJAW.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1912, est parachevé.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, William Tilston.

Entrepreneur, la Compagnie J. McDairmid, de Winnipeg, Man.

On a construit un incinérateur complet pour brûler les vieux papiers et les déchets.

On a installé un ascenseur à passagers, du soubassement au troisième étage.

On a fourni l'horloge et la cloche ainsi que le mécanisme nécessaire, la main-d'œuvre et les matériaux pour préparer la tour, installé les cadrans en verre, placé la cloche et posé les fils électriques dans les cadrans.

On a placé dans l'entrée publique un tableau d'indication, et posé des inscriptions sur toutes les portes.

Le 23 octobre 1914, on a passé un contrat pour poser les installations intérieures des bureaux de poste et des douanes.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

SALLE DES IMMIGRANTS.

On a peinturé de deux couches les ouvrages en bois et en fer extérieurs, y compris les clôtures.

On a lavé, ragréé et blanchi les planfonds et les murs, et tapissé les murs du bureau des agents d'immigration.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

BATTLEFORD-NORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un trottoir en ciment et une goutière ,au côté nord de l'édifice, avec un tuyau de drainage en fonte sous le trottoir de la rue pour drainer l'eau de la surface.

On a posé une couche de béton entre les trottoirs de la rue et l'édifice.

Un charpentier a fini la tour, et un horloger a installé le mécanisme de l'horloge et de la cloche; d'autres chambres ont été préparées à cet effet.

On a changé la disposition des tableaux de distribution électrique, dans le bureau des douanes.

Le 21 mai 1914, on a passé un contrat pour construire et poser les installations intérieures du bureau de poste.

Le 26 octobre 1914, on a passé un contrat pour fournir et poser les installations intérieures du bureau des douanes.

On a construit un bureau privé pour le percepteur des douanes, en érigeant deux cloisons avec une porte et un cadre dans chacune.

On a fourni des meubles pour le bureau de poste, et un pupitre à rideau, deux fauteuils, quatre bancs et un pupitre, pour le service des malles par chemin de fer.

PRINCE-ALBERT.

MANÈGE MILITAIRE.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est parachevé. Le chauffage est au moyen d'un système à basse pression, au lieu de l'eau chaude, mentionné dans le rapport.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Olaf Abbrechtson.

Entrepreneurs, Piggot et Healy.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les plans et les devis pour les réparations et les changements devant être faits à cet édifice, afin d'installer des bureaux du gouvernement, ont été préparés d'après les instructions de l'architecte en chef, et ont été approuvés.

On a demandé des soumissions et les contrats suivants ont été adjugés: un pour l'ouvrage en brique et en béton; un pour l'ouvrage de charpenterie et menuiserie; un pour la pose des lattes et le plâtrage; un pour l'installation du système électrique; un pour la plomberie et le chauffage, et un autre pour le peinturage, etc.

L'ouvrage consiste à changer complètement le premier étage de l'édifice afin d'y installer des bureaux pour le ministère des Douanes, les terres fédérales, la division forestière, le percepteur des contributions indirectes et pour l'inspecteur de la Marine et des Pêcheries; à poser de nouveaux fils électriques dans tout l'édifice et des nouvelles

appliques; à peinturer tout l'ouvrage en tôle galvanisée exposé, y compris le toit en pente; à poser quatre nouvelles portes en chêne et les câdres dans les entrées sur l'avenue centrale et la Treizième Rue, et à faire les réparations générales nécessaires.

On s'est procuré les services de A. G. Creighton, architecte de Prince-Albert, pour aider à préparer les plans et les devis et pour agir comme commis des travaux.

Surveillance des travaux par L. R. Voligny, ingénieur de district, Prince-Albert, Sask.

REGINA.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

On a fait des légères réparations à la plomberie et à l'horloge.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a construit des grands casiers pour les colis en chêne scié sur quartier, et contenant des compartiments, avec portes à rideau. On a fourni des meubles pour les bureaux, un classeur complet, un truck, style H, pour les colis, un pupitre à sommet plat, un pupitre à dactylographe, des chaises oscillantes et un paravent en chêne.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

SALLE DES IMMIGRANTS.

Les murs du soubassement ont été finis en stuc de ciment de Portland et de sable. On a nettoyé le soubassement après un orage; on a fourni et installé une pompe et des soupapes afin d'empêcher l'inondation du soubassement, pendant les orages. On a nettoyé les murs extérieurs de l'édifice; on les a frottés et peinturés de deux couches. Les plafonds et les murs de l'intérieur ont été lavés et peinturés à la détrempe; la boiserie, etc., déjà peinturée, a été nettoyée et peinturée d'une couche. On a fait des légères réparations à l'installation intérieure et à la plomberie.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le bureau occupé précédemment par le maître de poste étant situé dans une chambre qui n'était éclairée que par une lanterne de toit, étant très froide et communiquant à un court passage, au pied du corridor d'escalier, on a dû installer un nouveau bureau; on a donc préparé deux petites chambres à cet effet.

Dans l'installation du nouveau bureau, les tablettes, etc., qui se trouvaient dans la division des magasins postaux ont dû être enlevées et reposées dans le grand magasin; les murs ont été nettoyés blanchis et la boiserie a été peinturée.

La quantité de marchandises en mains ayant augmenté, on a dû agrandir l'espace occupé par la division du service postal. On a posé des tablettes et des casiers, dans une chambre de 17 par 18 pieds, pour recevoir les pesants colis et articles.

Dans le magasin du premier étage, on a érigé une division de casiers. Dans le bureau de l'inspecteur des poids et mesures, on a installé un radiateur de cent pieds afin de chauffer l'appartement davantage. On a fait des légères réparations aux fenêtres, aux cadres, aux portes, au plancher, aux installations intérieures du bureau de poste, aux tables, aux meubles, etc., à l'appareil de chauffage, à la plomberie, aux fils électriques à la machine à timbrer et au moteur, aux serrures, aux voûtes et à l'ascenseur; on a fait faire des clefs pour le bureau de poste. Tout l'ouvrage en bois extérieur et les ferrures déjà peinturées ont été lavés, frottés et peinturés de deux couches.

Tout l'ouvrage en plâtre endommagé a été réparé. Tous les murs et les plafonds de l'édifice ont été lavés, ragréés et peinturés à la détrempe deux fois. Tout l'ouvrage

peinturé, y compris la base en plâtre, a été nettoyé, frotté, ragréé et peinturé.

On a fourni une table pour l'ouverture des malles, dans la division des lettres recommandées, et un casier pour les avis de mandats-poste non payés, dans la division des mandats-poste.

On a fourni et posé, un store, trois chaises et une table, dans le bureau du maître de poste.

Une rangée de tablettes, pour y placer les échantillons de graines, a été érigée dans la division des graines du ministère de l'Agriculture.

On a fourni pour les douanes un paravent, un compartiment de casiers, avec une porte à rideau, pour les colis, un truck pour les colis (style H), un pupitre à dessus plat, deux chaises oscillantes et une chaise pour dactylographe, un classeur complet, un pupitre pour dactylographe.

ÉDIFICE DE L'ASSISTANT-RECEVEUR GÉNÉRAL.

Le mur du parapet sur l'édifice pendait au-dessus de la rue et constituait un danger; on a posé des barres en acier pour tenir le mur en position.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

ROSTHERN.

FERME EXPÉRIMENTALE.

On a construit un chalet, de 21 par 20 pieds avec un hangar à bois d'un étage, en arrière, de 14 x 12 pieds; une partie du soubassement et les murs de fondations sont en béton. L'édifice est en bois et a été construit à la journée.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

SASKATOON.

PÉPINIÈRE ET STATION FORESTIÈRE.

La pépinière et station forestière est située à environ 4 milles au nord-est de la ville.

L'édifice pour les machines et le réservoir de pression est en bois, d'un étage, de 34 x 24½ pieds, avec un soubassement complet dont les murs en béton sont lambrissés avec des tuiles creuses de terra-cotta.

Le système d'égout comprend un réservoir septique à deux compartiments, de 5 x 4½ pieds et de 20 pieds de profondeur, avec un tuyau de trop-plein, de 6 pouces de diamètre, descendant dans le réservoir de réserve, de 10 pieds de diamètre et de 20 pieds de profondeur. Les deux sont construits en béton et couverts en madriers; le tuyau d'égout principal est en tuile vitrifiée, de 6 pouces, et se divise en quatre branches, allant aux résidences du surintendant et du contremaître et à la bâtisse des machines; sur la ligne du tuyau principal, il y a deux trous-d'homme, avec de lourds couvercles en fer.

L'approvisionnement d'eau, tiré par un appareil à pression pneumatique, est pris dans un puits creusé par les autorités de la ferme forestière, muni d'une puissante pompe actionnée par une machine à gazoline de 6 c.-v., qui fait aussi fonctionner le compresseur à l'air. L'eau du puits se décharge dans deux réservoirs de pression en acier riveté, de 4 pieds de diamètre par 14 pieds de longueur; de là, l'eau descend aux résidences du surintendant et du contremaître, à l'écurie et au hangar d'emballage et aux trois hydrantes, à l'épreuve de la gelée, pour l'arrosage des jardins, par des tuyaux principaux, de 1½ pouce, et des embranchements, de ¾ de pouce; ces tuyaux sont en fer galvanisé.

On a dû creuser le puits parce que le tuyau du puits, de 5 pouces de diamètre, enfoncé par la division forestière, se remplissait de vase; on a creusé un puits de 4 pieds de diamètre.

Les travaux sur ces édifices ont été faits à la journée.

On a fourni de la papeterie, une armoire et des tablettes pour le bureau du surintendant.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

SALLE DES IMMIGRANTS.

On a fait des changements, au point de vue des conditions hygiéniques, et changé la chambre de toilette, afin de se conformer aux règlements du bureau de santé de la ville.

On a pratiqué un trou de tuyau dans la cheminée, posé un plancher en sapin dans la cuisine et les chambres du concierge, au rez-de-chaussée et dans la chambre de toilette, à l'étage supérieur, réparé les perrons, construit et posé seize châssis doubles dans la cuisine et à l'étage supérieur, érigé une cloison autour d'une chambre à coucher, fait des changements à la chambre de toilette et blanchi l'intérieur de l'édifice.

On a installé un ouvrage à plomberie, à l'étage supérieur; on a posé un bain émaillé, un appareil de cabinet d'aisance, un bain émaillé et un bassin de toilette, dans la chambre de toilette du rez-de-chaussée, et une chaudière de quarante gallons, raccordée au poêle.

On a réparé tout le plâtrage, huilé tous les planchers, peinturé le passage d'escalier, les plafonds et les murs de la cuisine et des appartements du concierge, blanchi tous les plafonds et les murs de l'édifice, posé du prélart dans sept chambres à coucher et la chambre de toilette et posé deux chaudières pour les déchets.

Surveillance des travaux par L. R. Voligny, ingénieur de district, Prince-Albert, Sask.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

On a excavé, à la journée, le soubassement de l'édifice public.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Saskatchewan et Alberta.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé l'ouvrage en briques et le toit de l'annexe du bureau de poste.

On a fourni des chaînes et des cadenas aux soupapes de l'appareil de chauffage dans le soubassement.

On a peinturé tout l'ouvrage en bois et en fer, à l'extérieur de l'édifice.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

BUREAUX DES TERRES FÉDÉRALES (ÉDIFICE LOUÉ).

On a construit un bureau pour la division des terres fédérales.

On a fait de légères réparations à la plomberie et à l'horloge.

L'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

LES DOUANES—(ÉDIFICE LOUÉ).

On a fourni et installé un coffre-fort.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

BUREAUX DU SURINTENDANT DU SERVICE DES MALLES PAR CHEMIN DE FER—(ÉDIFICE LOUÉ.)

On a fourni et installé des tablettes et un classeur dans le magasin.

On a fourni des lampes Tungsten.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

SCOTT.

FERME EXPÉRIMENTALE.

On a construit un chalet pour le gardien, d'un étage et demi de haut, il est construit en bois, avec un soubassement et les murs de fondations en béton, et a 35½ pieds par 33 pieds; il a été construit à la journée.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

SWIFT-CURRENT.

BUREAU DE POSTE.

On a construit un nouveau guichet pour les colis, et réparé les ressorts des portes de l'entrée d'en avant.

On a installé d'autres appliques électriques et des lumières, peinturé les boîtes aux colis et aux lettres de la rue et posé des inscriptions sur celles-ci.

Surveillance des travaux W. T. par Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

WEYBURN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit une cloison en chêne scié sur quartier pour former le bureau du maître de poste. On a réparé le toit.

On a enlevé le calorifère dans le bureau du maître de poste et on l'a installé ailleurs. On a fourni et posé d'autres calorifères dans le bureau des douanes et des terres fédérales.

On a fourni et posé d'autres lumières électriques dans le bureau de poste, et treize stores pour les châssis du même bureau.

Surveillance des travaux par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

WILKIE.

SALLE DES IMMIGRANTS.

On a fourni les matériaux et construit une clôture en pieux, en avant de l'emplacement, et une clôture en planches, aux côtés et en arrière du terrain, y compris les barrières. On a érigé un mât de pavillon et un hangar à charbon.

On a couvert en feutre les murs de deux chambres, dans les appartements du gardien.

Surveillance de l'ouvrage par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

YORKTOWN.

ÉDIFICE PUBLIC.

A cause de la foule de colons qui s'assemblaient dans le bureau de poste afin d'aller au bureau des terres fédérales, on a construit une nouvelle entrée à ce dernier bureau.

Conformément aux règlements pour le feu, de Yorkton, on a érigé une échelle de sauvetage en acier, du premier au deuxième étage.

On a fourni et installé d'autres lumières électriques dans le bureau de poste. On a fourni un cabinet de casiers, et peinturé tout l'ouvrage en bois et en fer, à l'extérieur.

Surveillance de l'ouvrage par W. T. Mollard, commis des travaux, Régina, Sask.

PROVINCE D'ALBERTA

BASSANO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 24 août 1914, on a passé un contrat pour la construction et le parachèvement d'un édifice public contenant le bureau de poste et les douanes, situé sur un emplacement de 75 pieds, sur la Troisième rue, par 110 pieds de profondeur, sur la Troisième Avenue. L'édifice a 40 pieds de largeur par 55 pieds de profondeur et consiste en un rez-de-chaussée et un premier étage, avec soubassement.

Les empattements des murs et des colonnes sont en béton; les murs de fondations sont en béton et lambrissés avec de la pierre de sable taillée, à partir du niveau du sol jusqu'au sommet de la plinthe, sur les deux élévations principales. Les marches et le palier extérieurs conduisant aux entrées principales et des malles et tous les seuils de porte extérieurs sont en béton armé. Les pilastres, les couronnements et les garnitures des fenêtres et des portes sont en pierre de sable. Les parements des murs extérieurs, au-dessus de la plinthe sont en briques rouges. La corniche principale est en tôle galvanisée avec garnitures. Les piliers et les couronnements des parapets du toit sont en pierre de taille. Le toit plat est couvert en feutre, goudron et gravier, avec un puits de lumière au-dessus du corridor dans les appartements du gardien. Le plancher en bois intérieur, les solives du plancher et du toit, ainsi que les cloisons, sont supportés par des poutres en acier reposant sur des colonnes en acier entourées de béton armé. Le plancher du vestibule est en tuiles, ainsi que le plancher du passage d'escalier et des chambres de toilette. Au premier étage, le plancher du vestibule est en ciment, ainsi qu'au soubassement. Au rez-de-chaussée et au premier étage, un plancher en bois est posé sur celui de ciment.

Au soubassement, il y a le magasin, la chambre de toilette pour les hommes, les compartiments pour la fournaise et les combustibles et un escalier conduisant au passage d'entrée de la Troisième Avenue.

Au rez-de-chaussée, il y a le vestibule public, le corridor de l'entrée principale, l'espace des employés du bureau de poste, une voûte, le vestibule des malles et l'entrée au bureau de poste avec une porte ouvrant sur le passage d'escalier. L'escalier conduit au palier et au passage du premier étage.

Au premier étage, il y a la longue chambre des douanes, le bureau du percepteur, la chambre de toilette pour les hommes et celle pour les dames et les appartements du gardien consistant en une chambre de bain, une cuisine, une salle à manger, deux chambres et une salle intérieure éclairée par un puits de lumière.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par Leo Dowler, architecte, Calgary, Alta.

Commis des travaux, P. J. Dewie.

Entrepreneurs, W. C. Sackrider.

CALGARY.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice, décrit dans mon dernier rapport, est encore en voie de construction.

Le 18 novembre 1914, on a passé un contrat pour la construction d'un ouvrage en marbre additionnel.

On a construit, au premier étage, la longue chambre des douanes, le bureau du percepteur des douanes, les bureaux des évaluateurs et les archives. Les cloisons sont en terra-cotta et en verre.

Le plancher du vestibule public de la longue chambre et des corridors est en terrazo, avec une bordure en marbre. Il y a un dado en marbre sur les murs de la longue chambre et des corridors.

On a remplacé les chaudières horizontales, du type ordinaire spécifié, par des chaudières du type fire-box, ce qui a permis d'exhausser considérablement le plancher du compartiment.

A Calgary, les fondations sont généralement creusées dans un lit de gravier dans lequel l'eau coule constamment, ce qui rend important la construction du niveau du plancher du soubassement, surtout au point des dépenses pour l'entretien.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère et les appareils de chauffage et d'éclairage ont été installés par la *Domestic Engineering Co.,* de Montréal, Qué.

Architecte-résident, Leo Dowler.

Commis des travaux, W. J. Doherty.

Entrepreneurs, la *Thos. J. McDiarmid Co.,* de Winnipeg, Man.

VIEIL ÉDIFICE PUBLIC.

Le vieil édifice, situé à l'angle de la Huitième Avenue et la Première rue, a été démoli, et on a empilé les matériaux sur le lot adjacent à l'emplacement de l'édifice projeté pour la division des Forêts et Irrigation, situé à l'angle de la Sixième Avenue et de Quatrième rue; on se propose d'employer ces matériaux dans la construction d'un autre édifice. La pierre, la brique, l'acier, etc., sont empilés dehors, tandis que les autres matériaux, qui pourraient être endommagés par la température ou volés, sont emmagasinés dans une bâtisse en bois construite dans ce but.

Les édifices qui se trouvaient sur l'emplacement acheté par le gouvernement pour un prolongement de ces propriétés, ont été démolis et enlevés par contrat.

Architecte-résident, Leo Dowler.

ÉDIFICE DE LA BANQUE DES MARCHANDS.

Cet édifice, situé sur la Huitième Avenue, a été acheté et sera occupé par l'assistant-receveur général.

Architecte-résident, Leo Dowler.

EDMONTON.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Le 11 juillet 1914, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, dont l'emplacement se trouve entre la Quatrième et la Cinquième rues et les avenues Bow et Churchill; le lot a 275 par 170 pieds. L'édifice sera en briques avec des allèges en pierre; les murs de fondations seront en béton, avec parements en pierre au-dessus du niveau du sol L'édifice comprend un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier et un deuxième étage, dans les quatre tours des coins seulement. Au soubassement, il y a un jeu de quilles et des galeries de tir pour les officiers, les sergents et les hommes, les magasins, le compartiment de la chaudière et du ventilateur et les chambres de toilette. Au rez-de-chaussée, il y a la salle d'exercices principale, de 200 x 100 pieds, les arsenaux et les magasins. Au premier plancher, il y a la salle de lecture, les appartements et les salles de réunion des officiers, les salles de récréation pour les sergents et les officiers, les chambres de toilette et les appartements du gardien Au deuxième étage, dans les tours, il y a des magasins, et le reste des appartements du gardien. La salle principale est finie en briques, avec un plancher en mastic, et le reste du rez-de-chaussée, le premier et le deuxième étages, en lattes et en plâtre.

L'édifice sera chauffé à la vapeur et la salle principale par un système à l'air chaud.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère des Travaux publics, Ottawa.

Entrepreneurs, *Peters Lyall & Sons Construction Co., Ltd.*, Montréal.
Architecte-surintendant, E. C. Hopkins.
L'édifice est en voie de construction.

LETHBRIDGE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice, qui a été décrit dans mon rapport de 1914 est terminée.

On a installé un ascenseur complet, du soubassement au troisième étage.

Entrepreneurs, *Otis-Fenson Elevator Co.*

On a construit des trottoirs en béton sur la propriété du gouvernement entourant l'édifice sur trois côtés.

On a posé les installations intérieures du bureau de poste, ainsi que dans les bureaux des douanes.

Les plans et devis ont été préparés par ce ministère.

Architectes-résidents, Charles Rolep & E. E. Carver.

Entrepreneurs, Navin Bros.

MEDICINE-HAT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Changements et additions.

Le 24 août 1914, on a passé un contrat pour la construction et le parachèvement d'un prolongement et de changements en arrière de l'édifice public, à l'angle de la rue Main et la Quatrième Avenue.

Les changements consistent à enlever le mur de derrière de l'édifice, les cloisons du rez-de-chaussée et à boucher les ouvertures des fenêtres dans le mur de derrière du soubassement. Le prolongement a 52 pieds, sur la Quatrième Avenue, par 62 pieds, c'est-à-dire la largeur de l'édifice, et consiste en un soubassement, un rez-de-chaussée et un premier étage.

Au soubassement, il y a le magasin, avec un escalier conduisant au vestibule de l'entrée du bureau de poste; un autre escalier conduit du vestibule des employés du bureau de poste au *mess* et aux chambres de toilette du soubassement. Au rez-de-chaussée, il y a le vestibule public agrandi du bureau de poste, le vestibule des employés, le nouveau vestibule des malles, un escalier séparé descendant au soubassement, un vestibule d'entrée, un passage d'escalier, un escalier conduisant au premier étage, l'entrepôt de vérification des douanes, une longue chambre pour les contributions indirectes et le bureau du percepteur, une chambre de toilette et des corridors.

Au premier étage, il y a les trois bureaux de l'inspecteur-vétérinaire, un corridor reliant cette partie à la vieille partie de l'édifice, une chambre de toilette et les appartements du gardien, consistant en une chambre de bain, une cuisine, une chambre, deux chambres à coucher et des garde-robes, avec un passage séparé entre les diverses chambres, une longue chambre pour les douanes, une voûte, les bureaux du percepteur des douanes, des archives des douanes, des terres fédérales et une chambre de toilette, qui se trouvent dans la vieille partie de l'édifice.

Les empattements pour les murs et les colonnes sont en béton; les murs de fondations sont en béton, avec parements en pierre, à partir du niveau du sol jusqu'à la plinthe. Jusqu'au parapet, les murs sont en briques semblables à ceux de l'édifice actuel. La base, la plinthe, les pilastres, les couronnements, les garnitures des fenêtres des portes, les frontons et les parapets sont en pierre de taille et s'harmonisent avec l'ouvrage actuel.

Le toit est plat et couvert en feutre, en goudron et en gravier, avec un puits de lumière au-dessus d'une chambre dans les appartements du gardien. On a construit une nouvelle cheminée pour les fournaises, avec un chapeau en pierre, à partir du soubassement, à cause du changement dans la position des fournaises. Les murs formant les cloisons du soubassement sont en briques.

Des colonnes et des poutres en acier supportent le plancher en bois, les soliveaux du plancher et du toit, les cloisons en bois et les planchers en mosaïque. Des colonnes en fonte sont érigées au point de jonction entre le vieux et le nouvel édifice, afin de convenir à l'édifice actuel. Les nouvelles colonnes sont recouvertes en béton armé.

Le plancher de l'espace public dans la vieille partie du bureau de poste, dans les quatre vestibules principaux, dans le vestibule des malles et dans toutes les chambres de toilette de l'édifice, à l'exception de la chambre de bain, est en mosaïque. Toutes les solives de plancher sont couvertes, en dessous, par un plancher fini en bois dur et de niveau avec l'ouvrage actuel.

L'édifice est chauffé par l'eau chaude, par trois fournaises, avec un système partiel de tuyaux principaux et de retour dans la vieille partie du soubassement.

L'édifice est éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère des Travaux publics.

Commis des travaux, John Trimble.

Entrepreneurs, M. C. Sackrider.

STRATHCONA.

ARSENAL.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1914, est parachevé.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, William Dietz.

Entrepreneurs, *The Brown Construction Co.*, de Winnipeg, Man.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1914, est parachevé.

Les plans et devis ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, D. F. McHardy.

Entrepreneur; M. A. Pigott.

On a trouvé que la tour, telle que construite en premier lieu, était trop basse; on l'a démolie jusqu'au niveau de la corniche principale. On préparera de nouveaux plans, en augmentant sa hauteur de dix pieds, afin de donner une meilleure apparence au toit.

WETASKIWIN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1914, est parachevé.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, *The Brown Construction Co.*, de Winnipeg, Man.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ASHCROFT.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni une horloge au ministère de la Douane.
Wm. Henderson, architecte-résident, Victoria, C.-B.

ATLIN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des changements à l'édifice afin de le préparer pour le bureau de poste, etc. On a posé un mât de pavillon, et installé un appareil météorologique sur l'édifice. On a fait certains ouvrages en charpenterie, amenagé le bureau de poste temporaire, fourni deux cheminées en tôle galvanisée et un poêle, réparé d'une manière générale la plomberie et l'appareil de chauffage et installé un système d'éclairage à gazoline complet.

Surveillance des travaux par Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

CHASE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni, pour le bureau de l'ingénieur du ministère des Travaux publics, quatre auvents à rouleau.

Wm. Henderson, architecte-résident, Victoria.

CHILLIWACK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit un porche sur le derrière de l'édifice, posé un nouveau récepteur en pente pour les lettres et un plancher dans le bureau de poste; on a posé des fils électriques pour six lumières, réparé et verni les portes du devant.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

COMOX.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a cimenté le mur nord de fondations, posé un nouveau tuyau à l'air froid à la fournaise de chauffage, construit des porches en avant et en arrière du bureau de poste et un abri au-dessus du passage d'en arrière pour décharger les malles.

On a construit un trottoir en ciment en avant et à côté de la propriété, nivelé et gazonné le terrain, répandu du gravier sur le chemin autour du derrière et du côté de l'édifice, posé un mât de pavillon, etc.

Le 23 juillet 1914, on a passé un contrat pour poser l'installation intérieure du bureau de poste.

On a fourni des casiers et des tiroirs avec des clefs et des serrures et un râtelier pour les sacs de malles.

Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

CRANBROOK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des changements au toit, enlevé les rebords des corniches, fourni et posé des gouttières, sur 26 pieds de longueur, et un déversoir descendant derrière le porche, prolongé la plate-forme en ciment et reconstruit le toit. On a raccourci les pupitres et on les a assemblés et posé des nouveaux dessus; on a changé la cloison et l'installation intérieure du bureau du maître de poste, réparé les portes de devant et de derrière et l'armoire de la papeterie. On a démoli le vieux râtelier pour les colis, fourni des nouveaux râteliers, des serrures et des ressorts de porte. On a changé la disposition des fils électriques dans les bureaux de triage et du maître de poste et posé des nouvelles soupapes aux calorifères.

On a examiné et monté l'horloge pour l'année. On a fourni un râtelier pour les sacs pour le bureau de poste, des casiers à serrures, des tiroirs, des grilles de guichet, et des pupitres, des chaises et des bancs pour le maître de poste.

Surveillance de l'ouvrage par Wm Henderson, achitecte résident, Victoria, C.-B.

DUNCAN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1914, est achevé.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, H. G. Sauvage.

Entrepreneurs, Rourke, MacDonald et Moncreiff.

Le 24 novembre 1914, on a passé un contrat pour le posage de l'installation intérieure du bureau de poste.

On a fait des changements à l'édifice en bois devant servir comme entrepôt de vérification; on l'a transporté à un autre emplacement, posé des nouvelles allèges, etc.

On a construit un trottoir en ciment et une clôture en planche, de six pieds de hauteur, nivelé et gazonné le terrain, répandu du gravier sur le chemin, etc. On a posé de nouvelles inscriptions sur les devants en verre, que l'on a expédiés de Victoria pour les poser dans les boîtes aux lettres. On a fourni des lampes Mazda Edison, installé des appliques électriques, un pupitre, des chaises de bureau, une garde-robe, du prélart, des carpettes, un pupitre à dactylographe, des stores pour les fenêtres, des tablettes pour la voûte et un comptoir pour le bureau du commis, du département des Affaires des Sauvages. On a fourni des Stores et une table pour le bureau de poste. On a posé une plaque en cuivre avec poignée pour la boîte aux lettres et un côté en pente en cuivre pour le récepteur.

On a fourni et installé une horloge dans la tour et une cloche.

FERNIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit une nouvelle cloison dans le vestibule, changé la cloison de la division des mandats de poste et posé une porte dans la cloison du vestibule. On a installé d'autres calorifères et un ventilateur dans la porte de la chambre de toilette, dans l'entrepôt des douanes.

On a posé une serrure à combinaison au coffre-fort et des auvents aux fenêtres. On a changé la disposition des fils électriques et baissé le lustre dans la division des mandats de poste.

On a posé d'autres appliques, lampes de pupitre, etc., dans le bureau de poste.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

GRAND FORKS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni l'horloge et la cloche avec tout le mécanisme nécessaire. On a préparé, à la journée, la tour pour recevoir l'horloge, installé les cadrans, érigé le clocher, installé la cloche et posé des fils électriques dans les cadrans.

On a fourni des matériaux et la main-d'œuvre en rapport avec les changements faits aux fils électriques dans le bureau de poste.

On a fourni un coffre-fort pour le ministère des postes; on a posé des vitres dans les châssis et fourni des lampes *Tungsten.*

Surveillant de l'ouvrage par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

GREENWOOD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de 1914, est achevé.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, F. W. McLaine.

Entrepreneurs, John Burns & Sons.

On a fourni et installé l'horloge de la tour, posé une couverture en tôle galvanisée sur le clocher, fourni une horloge de huit-jours pour les douanes, un pupitre, une chaise tournante, une garde-robe, un fauteuil, un accroche-chapeaux, un banc, des chaises, un tapis et une carpette pour le ministère des contributions indirectes, des stores et un coffre-fort pour le ministère des Postes, un classeur pour le ministère des contributions indirectes, et un pour les douanes, et des casiers à serrures, etc., pour le bureau de poste. On a construit un porche, nivelé et gazonné le terrain et construit un trottoir en ciment autour de l'édifice.

On a fait de l'ouvrage additionnel pour aménager temporairement le bureau de poste.

Le 26 novembre 1914, on a passé un contrat pour l'installation intérieure du bureau de poste.

KAMLOOPS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a teinté et verni les cloisons du bureau de poste, posé les enseignes dans les châssis neufs, fourni un râtelier spécial pour les sacs, et aménagé des bureaux, dans l'édifice *Acadian,* pour l'agent des terres fédérales, en fournissant des hauts-pupitres, un classeur, des rayons pour les livres, un tapis et du prélart en liège. On a fourni un accroche-chapeaux pour l'inspecteur des réserves forestières.

Surveillance de l'ouvrage par Wm. Henderson, architecte-résident, Victoria, C.-B.

LADYSMITH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des réparations générales à l'ouvrage de charpenterie, à la plomberie et à l'appareil de l'éclairage. On a peinturé les boîtes aux lettres de la rue.

Les travaux ont été surveillés par Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

LITTLE SAANICH.

ÉDIFICE DE L'OBSERVATOIRE.

On a foré un puits dans le roc jusqu'à 120 pieds de profondeur. On a construit une bâtisse pour la pompe et installé celle-ci avec un moteur à gazoline. On a posé des conduits jusqu'au lieu du réservoir et construit celui-ci.

Commis des travaux, C. H. Topp.

NANAIMO.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le plancher, enlevé la vieille couverture de l'édifice des douanes que l'on a remplacé par du goudron et du gravier. On a installé un bureau d'enregistrement avec un pupitre; on a installé une nouvelle chambre de toilette, nettoyé les tuyaux d'égout et posé un calorimètre dans le bureau de l'inspecteur du gaz. On a examiné l'horloge et on l'a montée pour une année. On a construit un pupitre pour le percepteur des douanes, peinturé les boîtes aux lettres, les receptacles, etc., la cuisine et la chambre de toilette dans les appartements du gardien; on a réparé et teinté les murs, etc., des bureaux des douanes.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte-résident, Victoria, C.-B.

NELSON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a enlevé le porche, construit une cloison pour les bureaux des douanes et des contributions indirectes, réparé les portes des porches et le mât de pavillon. On a posé les porches et fourni des rayons pour les livres au bureau de poste et trois auvents complets. On a déménagé le mobilier du bureau de l'ingénieur du ministère des travaux publics de Revelstoke à Nelson.

Surveillance des travaux par Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

NEW-WESTMINSTER.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé un drain en fer de 6 pouces au côté est de l'édifice pour joindre le tuyau d'égout de la rue Columbia; on a posé un drain et une gouttière en béton, construit un trottoir de la Sixième rue jusqu'à l'entrée des facteurs, raccordé les tuyaux des gouttières, installé un coupe-circuit à deux pôles, fourni et posé des portes à l'entrée de la Sixième rue. On a posé d'autres lampes dans le compartiment des machines, installé des nouveaux bains dans les chambres de toilette pour remplacer les vieux, fait des changements à la cheminée et une addition à la plomberie, dans la chambre de M. McDonald. On a changé l'appareil de sauvetage et renouvelé des soliveaux détériorés sur le côté est de l'édifice.

On a construit une chambre de repos, dans le soubassement, pour les facteurs, avec une cloison en brique; on a construit une cloison autour du bureau des mandats de poste, posé un plancher en bois dur, enlevé des vieux fils électriques, démoli et construit de nouveau le mur de soutènement en béton. On a réparé l'hydromètre, installé un réservoir de 40 gallons dans la chambre des essais, posé un nouveau câble à l'ascenseur, et d'autres lumières dans le bureau des terres de la Couronne. On a construit une cloison dans le bureau de l'ingénieur et dans celui de l'agent des terres de la Couronne, fourni des râteliers pour les sacs ou pour le bureau de poste, des stores verts pour les

fenêtres, du prélart en liège vert pour le comptable du ministère des travaux publics et pour les bureaux des terres fédérales et le bureau de l'ingénieur des travaux publics. On a fourni un pupitre, un rayon pour les livres, une chaise oscillante, un cabinet, un pupitre à rideau, pour l'ingénieur des travaux publics. On a installé un radiateur électrique, avec une douille et de la corde, dans le bureau de poste, fourni un classeur et des cartes-indexes pour l'assistant-maître de poste, fourni et posé du prélart en liège et des stores et fourni une chaise oscillante et un coussin dans le bureau du comptable. On a posé des châssis dans l'entrepôt de vérification, fourni des tableaux pour les affiches construit quatre cloisons, des châssis et réparé la table et le râtelier pour les boyaux. On a peinturé de nouveau l'intérieur de l'édifice public, peinturé le mât de pavillon, les boîtes aux lettres et celles pour les journaux.

Les changements, etc., à cet édifice ont été terminés le 15 février 1915.

Le 23 mars 1915, on a passé un contrat pour la construction et le parachèvement de l'installation intérieure.

Wm Henderson, architecte-résident, Victoria, C.-B.

ÉDIFICE DES PÊCHERIES ET DES SAUVAGES.

On a enlevé, recouvert et réparé la porte couverte en drap vert. On a construit une cloison et des tablettes dans le soubassement, fait des changements pour faciliter l'enlèvement des cendres, réparé la plomberie et peinturé le mât du pavillon. On a fourni un pupitre à dessus plat et une chaise pour l'inspecteur en chef des pêcheries.

Surveillance des travaux par Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

PENTICTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a emballé et expédié le coffre-fort.

Surveillance des travaux par Wm. Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

PORT-ALBERNI.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 28 avril 1914, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice, situé sur un lot de terrain, de 65·44 pieds par 125 pieds de profondeur, s'étendant jusqu'à un passage, à l'angle de la Troisième Avenue et de la rue Angus.

L'édifice a 35 pieds et 6 pouces de largeur par 63 pieds de longueur; la partie principale à trois étages de hauteur et un soubassement, et l'aile à 35 pieds et 6 pouces par 22 pieds et 6 pouces de profondeur et à un étage.

Les fondations sont en béton, avec parements en pierre bosselée, du niveau du sol jusqu'à la plinthe; les empattements pour les murs et les colonnes en acier sont en béton. Les murs extérieurs sont en briques rouges pressées avec un rang de pierre en forme d'entrelacement, au niveau du premier étage et des garnitures en pierre de taille.

La tour de l'horloge a deux étages, avec quatre cadrans, et se trouve au-dessus de l'entrée de l'angle de la Troisième rue et de l'avenue Angus.

Le toit en pente est couvert en ardoise, avec des corniches en tôle galvanisée, autour du toit. Le toit de l'entrepôt de vérification est couvert en feutre, goudron et gravier.

La construction intérieure est en poutres et colonnes d'acier et en solives et planchers en bois; les murs et plafonds sont en lattes métalliques et en plâtre. La charpente du toit est en bois et le plancher du soubassement est en béton.

Le plancher du bureau de poste, du vestibule public, des corridors et de toutes les chambres de toilette est en tuile.

Le soubassement comprend le compartiment pour les combustibles, une voûte, un espace pour la fournaise et le magasin. Le niveau du plancher de l'entrepôt de vérification est plus bas que le rez-de-chaussée de la principale partie de l'édifice par conséquent, le soubassement de l'aile n'a pas été excavé.

Au rez-de-chaussée, il y a le bureau de poste, l'espace des employés, la voûte, le vestibule des malles, un ascenseur allant aux bureaux des douanes, les vestibules publics, et à un niveau plus bas, l'entrepôt de vérification des douanes.

Au premier étage, il y a les bureaux du percepteur des douanes, la longue chambre des douanes, une voûte, un compartiment pour les colis, avec un ascenseur allant à l'espace des employés du bureau de poste, les chambres de toilette pour les hommes et les dames employés au bureau de télégraphe, un corridor et un passage d'escalier.

Au deuxième étage, il y a les appartements du gardien, comprenant six chambres et une chambre de bain. On a construit deux chambres de toilette séparées avec des portes sur le palier de l'escalier principal. Le mouvement de l'horloge est sur cet étage, et dans la tour, il y a une chambre pour la cloche et un espace au-dessus pour les cadrans.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude par deux fournaises combinées, et est éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

Commis des travaux, Knott & Jones.

La construction a été achevée le 15 février 1915.

On a fourni et posé un drain en tuile de 5 pouces autour de l'édifice public. On a fourni et installé une horloge dans la tour, construit, teint et verni l'aménagement intérieur temporaire. On a construit des boîtes pour expédier les diverses parties destinées à l'installation intérieure et fourni des stores pour les fenêtres.

Le 23 mars 1915, on a passé un contrat pour l'installation intérieure du bureau de poste et des douanes.

PRINCE-RUPERT.

EMPLACEMENT DE L'ARSENAL.

On a entrepris le nivellement de l'emplacement de l'arsenal qui consistait a enlever environ quarante mille pieds de roc solide; on a travaillé jusqu'à ce que le montant voté eut été dépensé. Il y a près des trois-quarts de l'ouvrage de fait et les travaux peut être facilement continués aussitôt que le ministère le décidera. L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de M. M. J. McNeil, contre maître du ministère.

G. B. Hull, ingénieur de district, Prince-Rupert, C.-B.

BÂTISSE D'IMMIGRATION.

On a construit une bâtisse temporaire pour les immigrés sur le quai du Grand-Tronc-Pacifique, sur un site fourni par cette compagnie. L'édifice a 73 par 33 pieds avec un étage et demi de hauteur, et construit en bois; il est plâtré et peinturé; on a posé les enseignes sur cet édifice. Il y a des chambres solidement construites pour les prisonniers. On a acheté et installé dans l'édifice le mobilier nécessaire. L'ouvrage a été fait par M. George H. Munro.

Ingénieur de district, G. B. Hull, Prince-Rupert, C.-B.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a terminé l'excavation du soubassement sur l'emplacement du bureau de poste projeté; tout le nivellement nécessaire a été fait et l'emplacement est prêt. Parce que

l'excavation se remplit d'eau on a dû installer une petite pompe électrique pour la tenir sèche. Ceci a été fait en conformité avec les règlements de la police exigeant que le trottoir fût remplacé et l'excavation tenue sèche, avant la construction de l'édifice. Ces travaux ont été faits sous la surveillance de M. M. J. McNeil, contremaître du ministère.

Ingénieur de district, G. B. Hull, Prince-Rupert, C.-B.

STATION DE LA QUARANTAINE.

A la station de la quarantine, sur l'île Digby, ce bureau s'est occupé des plans de la station et on a construit les chemins nécessaires et les ponts. Cet ouvrage consista à déblayer l'emplacement des édifices de détention, à construire la résidence du médecin et à déblayer environ treize acres de terrain boisé, ainsi qu'à tracer et niveler environ 2,157 pieds de chemins et à construire un pont en pilotis, de 672 pieds de longueur, reliant la station principale avec l'île sur laquelle est situé l'hôpital de la quarantaine. Les chemins ont 20 pieds de largeur et s'étendent des abords sud du quai de la quarantaine jusqu'à l'île de l'Hôpital.

Ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. Phil. McDonald, contremaître pour le ministère.

Ingénieur de district, G. B. Hull, Prince-Rupert, C.-B.

ÉDIFICE MERRYFIELD—LOUÉ—ENTREPÔT DE VÉRIFICATION DES DOUANES.

Cet édifice est loué de M. J. E. Merryfield.

On a converti cet édifice en entrepôt de vérification et posé l'enseigne sur la fenêtre.

Ingénieur de district, G. B. Hull, Prince-Rupert, C.-B.

ÉDIFICE FÉDÉRAL (LOUÉ) PROPRIÉTAIRE, LA NORTHERN BRITISH COLUMBIA DEVELOPMENT COMPANY.

Cet édifice contient le bureau de poste, les douanes, le bureau de l'ingénieur de district, le bureau du Revenu de l'Intérieur et le commissaire du havre.

On s'est occupé de l'entretien et des réparations du bureau de poste ainsi que des légers changements à l'appareil de chauffage; on a fourni les lampes nécessaires et des meubles pour le bureau de poste.

On a acheté et installé un coffre-fort dans l'annexe du bureau des douanes.

On a posé un appareil d'éclairage électrique dans le bureau du commissaire du havre.

Ingénieur de district, G. B. Hull, Prince-Rupert, C.-B.

ÉDIFICE LOUÉ.

On a fourni un pupitre à dessus plat, une chaise à pupitre, des chaises de bureau et des trucks, pour le percepteur des douanes.

Surveillance de l'ouvrage par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

REVELSTOKE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni un pupitre à rideau et une chaise pour l'inspecteur des *homesteads.* On a fourni un coffre-fort pour le bureau de poste, un tapis, une table, un classeur, des rayons pour les livres et pour les cartes géographiques, des chaises, un accroche-chapeaux, un pupitre, un pupitre à dactylographe, un pupitre à dessus plat, pour l'agence des terres fédérales.

On a déménagé l'ameublement du bureau de l'ingénieur des travaux publics. de Revelstoke à Nelson.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ROSSLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le toit de la partie principale, changé des portes, etc., et fait des réparations et des changements à l'intérieur de l'édifice.

On a réparé et installé une partie de l'appareil d'éclairage. On a fourni du prélart, des lattes en cuivre, des stores, des patins pour les chaises et un tapis en liège, pour le bureau du maître de poste. On a fourni des lampes *Mazda* et peinturé l'intérieur de l'édifice.

Surveillant: Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

UNION-BAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit des porches de devant et de derrière couvrant le passage où on décharge les sacs de malle. On a drainé le terrain avec un égout dans la rivière, nivelé et gazonné le parterre et construit un chemin en gravier autour du derrière et des côtés de l'édifice. On a érigé une clôture en planches, peinturé la clôture de pieux et posé un mât de pavillon.

On a installé un système d'eau, creusé et fini le puits et fourni des boîtes aux lettres, des tiroirs, des clefs, etc.

Le 23 juillet 1914, on a passé un contrat pour l'installation intérieure du bureau de poste. On a fourni un râtelier pour les sacs.

L'ouvrage a été surveillé par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

VANCOUVER.

ÉDIFICE DU VIEUX BUREAU DE POSTE.

On a réparé l'ouvrage de charpenterie, et fourni une porte et un cadre, y compris les jambages et les boiseries, les butoirs en chêne et le verre. On a construit une nouvelle lanterne de toit avec cadre qui est posée à pentures sur le toit; on a fourni les ferrures, les boulons, les clous, etc., et une grille pour la lanterne du toit. On a réparé les barrières en fer et posé de nouvelles barrières. On a réparé le système à l'eau chaude, fait des changements à la plomberie et au système d'éclairage dans le bureau d'essais. On a posé et fourni des panneaux en chêne, des tables et des cloisons dans ce même bureau. On a enlevé et raccordé la fournaise et fourni un dessus de table en fonte. On a recouvert trois fournaises en ciment d'asbeste renforcé. On a fourni et installé une chaudière galvanisée de 50 gallons avec les accessoires pour l'approvisionnement d'eau, etc. On a renouvelé les gouttières et les corniches de l'édifice. On a réparé les ouvrages en plâtre et en ciment, fourni des verres et peinturé le mât du pavillon et la boiserie, dans le bureau d'essais, et le plancher de la chambre de fonte. On a construit des armoires dans l'attique et posé des serrures et des verrous sur les boîtes de commutateurs. On a fourni un classeur à deux tiroirs pour le laboratoire électrique, et des pupitres, des chaises, une chaise tournante, des tabourets, des tables et rayons pour les livres, dans le bureau de l'inspecteur du gaz et de l'électricité.

On a posé des stores dans les appartements du gardien, et du prélart et un poêle à gaz dans le bureau d'essais.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a exécuté des réparations générales à la plomberie, fourni et installé des chaudières *Gurney* complètes et une enseigne en cuivre, peinturé le mât de pavillon, monté et réparé l'horloge, réparé le pupitre à rideau, une chaise, la machine à étamper et la chambre de toilette, et posé deux châssis dans le cabinet d'aisance du soubassement. On a construit des tablettes avec des portes à coulisses dans le bureau de télégraphe, posé des râteliers pour les sacs, réparé les trucks et le plancher et posé des porte-ficelle, etc., dans le bureau d'expédition. On a percé une ouverture dans le mur en brique et on a posé un cadre de porte; on a peinturé les boîtes aux lettres et aux colis, nettoyé et réparé la cheminée, les prismes et le trottoir au-dessus du soubassement. On a construit un râtelier pour les bicycles, fourni des lampes *Rex* et *Mazda* et posé une clochette électrique dans le bureau du maître de poste. On a réparé les boîtes aux lettres et fait faire des clefs. On a posé un guichet de distribution, un nouveau comptoir en verre et des baguettes autour des châssis, réparé les portes, etc. On a construit 36 boîtes pour les colis postaux. On a fourni et posé du prélart dans l'ascenseur, enlevé les boîtes et les tables de l'attique et on les a posées dans le corridor principal; après Noël on a remis celles-ci dans l'attique. On a fourni une armoire pour la papeterie et un pupitre à dessus plat, réparé et posé de nouvelles serrures à 178 boîtes aux lettres, etc., réparé le monte-charge pour les lettres et fourni des plaques et autres matériaux. On a fourni pour l'inspecteur des postes des meubles, un pupitre, une chaise, une garde-robe complète, un classeur métallique, etc. On a fourni un pupitre à rideau, une chaise oscillante et une armoire à papeterie, pour l'inspecteur des édifices publics à Vancouver. On a fourni un classeur et ses accessoires, un pupitre à dessus plat, des chaises, des tablettes, une armoire de sûreté, quatre classeurs avec cartes-indexes, etc., pour le surintendant des dragues, dans l'édifice Birks.

On a installé des commutateurs, des coupe-circuit pendants, etc., dans la longue chambre des douanes, posé des fils électriques pour douze lampes, dans le département des colis postaux, dans le bureau des douanes, muni les portes de ferme-portes, dans les bureaux, et fourni un pupitre à dessus plat pour le surintendant des douanes.

Surveillant des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

NOUVEL ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a fait l'inspection des quatre ascenseurs. On a exhaussé la cheminée de 10 pieds, fourni et installé de la nouvelle plomberie, pratiqué une ouverture dans le mur et posé une porte dans la tour, enlevé les arches en avant des chaudières et on en a construit de nouvelles et fait le remplissage autour des chaudières. On a installé un système de sonnerie pour l'ascenseur, posé de verres dans les rayons pour les livres et des roulettes aux quatre tables et réparé la chaise. On a posé des vitres dans la cloison, dans le bureau du jaugeur. On a réparé l'appareil du haut, renouvelé les câbles des trois monte-charges et ajusté les barrières. On a ajusté les coulisses et le système de sonnerie électrique de l'ascenseur. On a réparé le plancher en ciment, enlevé les radiateurs du plafond; on a réparé et posé de nouveaux ces radiateurs. On a fourni des lampes Mozda, et posé des fils électriques pour six lumières et trois commutateurs. On a fourni des garde-robes, des chaises ordinaires, des des tables, des pupitres, un cabinet, une table dans le bureau des manifestes, du prélart, etc., pour les douanes.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

STATION POSTALE "A".

On a fourni un râtelier capable de porter 282 sacs, et une table de triage sur une plate-forme avec roulettes en caoutchouc.

On a fourni un haut pupitre de 6 pieds de longueur, un pupitre à dessus plat et des paniers à déchets.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

STATION POSTALE "B".

On a posé un râtelier spécial pour les sacs, couvert avec de la toile métallique les panneaux en verre de la porte, posé des barres en fer sur les traverses des deux fenêtres comme protection contre les cambrioleurs. On a réparé les portes et lanterne du toit, posé des ressorts et un ferme-porte sur la porte d'entrée, et installée une bouche à chaleur dans le plancher. On a fourni un pupitre à rideau, un pupitre à dessus plat, un pupitre à dactylographe, une chaise oscillante, une chaise ordinaire, des bancs, des garde-robes, des rayons pour les livres, un classeur et un coffre-fort, dans le ministère du Revenu de l'Intérieur, et un prélart en liège et un tapis Wilton, pour le bureau de l'ingénieur. On a fourni des lampes électriques portatives, pour le bureau du service hydrographique.

L'ouvrage a été surveillé par Wm Henderson, architecte-résident, Victoria, C.-B.

STATION POSTALE "C".

Le 17 juillet 1914, on a passé un contrat pour la construction d'un édifice sur un lot de terrain, de 88 par 73 pieds, à l'angle sud-est des rues Main, Quinzième et Howard.

L'édifice couvre toute l'étendue de la propriété à l'exception d'une partie en avant et comprend un soubassement, un rez-de-chaussée, un premier étage et une attique; il est construit en pierre et en brique.

Les empattements pour les colonnes en acier, les murs intérieurs de fondations et du soubassement sont en béton. Les parements du soubassement, du niveau du sol jusqu'aux allèges des fenêtres du rez-de-chaussée sont finis en pierre de l'île Denman; à partir de là, toutes les garnitures et les moulures, y compris les corniches et les parties entourant l'horloge au point de jonction du toit de la tour, sont en pierre de l'île Haddington. Les murs donnant sur les rues sont en parements de brique pressé du style romain.

Les principaux murs jusqu'au rez-de-chaussée et les garnitures en forme de colonnes sont en pierre de taille, avec massif en brique, à partir de ce niveau, y compris les murs du derrière et de côtés qui sont en brique.

Les matériaux employés dans la construction intérieure sont en béton armé pour les colonnes et les planchers, avec des planchers en érable et en sapin posés sur des dormants. La face intérieure des murs extérieurs est lambrissée en tuile. L'escalier principal a des marches en marbre jusqu'au rez-de-chaussée; au rez-de-chaussée, il y a un dado en marbre, et au-dessus, les murs sont en plâtre, à l'exception des pilastres et des colonnes qui sont en pierre Caen ou Verona.

Le plancher du vestibule public du bureau de poste est couvert en tuiles mosaïques céramiques avec une bordure.

On a posé un prélart en liège dans l'espace des employés, en dedans de la cloison. Le plancher de la chambre de toilette est en tuiles de ciment.

Au soubassement, il y a les compartiments pour la fournaise et les combustibles, avec un monte-charge pour les cendres, une balayeuse aspiratrice et une chambre de toilette pour les hommes.

Au rez-de-chaussée, il y a l'espace pour le vestibule public du bureau de poste, le passage d'escalier, et un plancher en mezzanine entre le rez-de-chaussée et le premier étage pour la galerie d'observation; l'escalier principal monte au premier étage et descend au soubassement. Il y a aussi l'espace des employés du bureau de poste, une grande voûte, un vestibule des malles avec un abri couvrant le trottoir, une entrée de derrière et un escalier de derrière conduisant au premier étage et au compartiment de la fournaise, et une chambre de toilette pour les dames.

La tour et l'attique sont occupés par l'appareil de ventilation.

Les étages de la tour, au-dessus de l'attique, contiennent le mécanisme de l'horloge et le passage de ventilation.

On a installé un système de ventilation. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par A. Campbell Hope, architecte, de Vancouver, C.-B.

Commis des travaux, O. Charles Graham; entrepreneurs, T. J. Whiteside et G. E. Williamson, Vancouver, C.-B.

HÔPITAL D'IMMIGRATION ET DE DÉTENTION.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est encore en voie de construction et l'ouvrage est avancé. On a fini le plâtrage et l'ouvrage entier est presque complété.

Le 26 septembre 1914, on a passé un contrat pour l'exécution de certains ouvrages non compris dans le contrat principal.

Le 24 mars 1915, on a passé un contrat pour l'installation d'un ascenseur.

Les poteaux et les fils sur cette propriété ont été enlevés par le Pacifique-Canadien.

On a fourni un stérilisateur pour l'hôpital, et les classeurs en acier avec cartes, un classeur avec index, pour le bureau d'immigration.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ÉDIFICE " EMPIRE ".

On a fourni un classeur à quatre tiroirs, des classeurs avec cartes, des stores et du prélart, pour la salle de lecture.

On a fourni une table en sapin, de 8 pieds, avec deux tiroirs, des petites chaises et des rayons pour des livres.

Les travaux ont été surveillés par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

VANCOUVER-NORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni des auvents pour le bureau du maître de poste.

Les travaux ont été surveillés par Wm Henderson, architecte-résident, Victoria, C.-B.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Le 15 avril 1914, on a passé un contrat pour la construction d'un édifice pour une salle d'exercices militaires, sur le lot de terre situé à l'angle de la Quinzième rue et l'Avenue Forbes, près du parc Mabou.

L'édifice a 86 pieds de largeur par 132 pieds et 4 pouces de longueur et consiste en un soubassement, un rez-de-chaussée (contenant la salle d'exercices) et un premier étage.

Les empattements et les fondations jusqu'à la plinthe sont en béton avec couche hydrofuge en goudron; de la plinthe, les murs sont en briques rouges avec des allèges, des couronnements et des garnitures en ciment. Il y a trois cheminées sur les pignons formant partie de l'appareil de chauffage.

Les poutres en acier supportés par des arcs-boutants et les murs extérieurs supportent un toit en bois, avec une couverture en tôle galvanisée posée sur une couche en feutre.

Les solives de plancher en acier, sous les arceaux et les solives en bois supportées par des piliers en béton reposant sur des empattements, supportent les solives du plan-

cher en bois de la salle d'exercices. Toutes les solives sont couvertes en dessous et finies avec un plancher en bois dur.

Les murs extérieurs de la salle d'exercices militaires sont finis en briques rouges et à l'extrémité de la salle, le mur en bois est lambrissé. Les chambres sont finies en lattes et en plâtre avec les cadres des fenêtres et des portes en bois. Les fenêtres du soubassement sont entourées par des murs en béton.

Le compartiment de la fournaise et des combustibles a un plafond en plâtre; celui de la galerie de tir est en madriers de 2 pouces, et les grandes fenêtres, dans le côté de la salle d'exercices ont toutes des cadres et des châssis en acier.

On a construit un conduit en béton àtravers le hangar pour les canons et des fondations de la salle d'exercices, pour recevoir un tuyau en fonte de 18 pouces, enclavé dans le béton, pour faire couler les eaux de la crique.

Une partie du soubassement, à une extrémité de l'édifice, comprend les compartiments de la fournaise et des combustibles, les magasins, deux chambres de toilette, à chaque coin du soubassement, une galerie de tir et deux escaliers, un conduisant au compartiment de la fournaise et des combustibles, et l'autre, à la galerie de tir et aux magasins, avec une sortie dans la salle d'exercices.

Le hangar pour les canons, à l'ouest du soubassement, a 102 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec un plancher pour les wagons, de 80 x 20 pieds. Il y a six doubles-portes dans l'entrée du côté inférieur de l'emplacement.

La salle d'exercices a 80 pieds de largeur par 103 pieds et 11 pouces de longueur, avec doubles-portes à l'entrée des côtés nord et ouest, sur la Quinzième rue et l'Avenue Forbes.

A l'extrémité du derrière de la salle d'exercices, il y a six arsenaux avec des portes sur la salle; un escalier à chaque côté de la salle conduit à la galerie de bout, dominant la salle.

La galerie du premier étage est voisine des chambres des officiers, des sergents et des soldats et les escaliers et constitue l'espace de communication entre ces chambres et ces escaliers.

Le chauffage est au moyen de deux poêles avec connexions à deux cheminées dans le mur du pignon, dans la salle d'exercices. Deux fournaises à l'air chaud, dans le soubassement, chauffent les chambres supérieures. L'édifice est éclairé à l'électricité.

Les plans, du type " C ", et les devis ont été préparés par le ministère de la Milice.

Commis des travaux, Henry Blackader.

Entrepreneurs, A. Campbell et D. H. Wilkie, Vancouver, C.-B.

Le 22 juillet 1914, pour prolonger le trottoir en ciment jusqu'à l'édifice au-dessus.

Entrepreneurs, Campbell et Wilkie.

On a enlevé les broussailles, etc., sur les terrains, au cours des travaux de construction.

VERNON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le câble et monté l'horloge du bureau de poste.

Les travaux ont été surveillés par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

VICTORIA.

ÉDIFICE DU VIEUX BUREAU DE POSTE.

On a construit une cloison pour faire une chambre noire et fourni les accessoires intérieurs dans le bureau du commissaire des naufrages et de l'examinateur des capitaines et des seconds.

On a réparé et recouvert le toit de l'édifice et peinturé le mât de pavillon .

On a changé la disposition des commutateurs et posé des fils pour d'autres lampes et pour d'autres commutateurs dans les bureau du commissaire des naufrages, etc.

On a posé des fils électriques dans des conduits, dans le magasin du vieux bureau de poste.

On a fait des changements à l'ouvrage de charpenterie.

On a réparé la partie en brique de la vieille cheminée.

Surveillance de l'ouvrage par Wm Henderson, architecte-résident, Victoria, C.-B.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION TEMPORAIRE—LOUÉ.

On a réparé une table.

Surveillance des travaux par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

BÂTISSE DE DÉTENTION POUR LES IMMIGRÉS.

On a posé de nouveau la cloison métallique, avec des barres en fer, etc. On a installé le bassin, réparé deux chaudières, peinturé le mât de pavillon et fourni des classeurs en acier.

Surveillance de l'ouvrage par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

VIEIL ÉDIFICE DES DOUANES.

On a enlevé le vieux tuyau d'égout de l'évier et posé un nouveau tuyau en fonte. On a enlevé le mât de pavillon, réparé la douille, replacé le mât, réparé les drisses, etc., et peinturé le mât de pavillon.

On a fourni un cabinet pour les cartes marines, un truck en voûte en acier et un casier pour les cartes marines destinées à l'agent de la marine et des pêcheries.

Surveillance de l'ouvrage par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ÉDIFICE BELMONT—LOUÉ.

On a déménagé les accessoires du bureau des douanes, dans le bureau de poste, afin de les installer temporairement dans la division des colis postaux et des messageries.

On a posé des lampes dans le soubassement pour la division des colis postaux et de messageries.

On a réparé les robinets, les urinoirs et la chambre de toilette, doublé le vieux réservoir et réparé les accessoires.

On a fourni un truck en acier pour les douanes.

On a posé des fils électriques et installé les signaux électriques du bureau du percepteur des douanes jusqu'à la longue chambre; on a aussi réparé les téléphones.

L'ouvrage a été surveillé par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ÉDIFICE DE L'OBSERVATOIRE—HAUTEURS GONZALES.

On a construit sur le roc le pilier sismographique, posé un trottoir sur le toit et fourni une pompe automatique.

On a fourni des armoires pour des livres et des garde-robes, remblayé et nivelé le plancher et les abords de la cave pour le charbon.

On a posé les fils électriques et installé la cloche; on a exécuté des ouvrages électriques et fourni des lampes Tungsten.

On a construit un magasin dans le soubassement et posé l'installation intérieure.

On a creusé un puits pour l'édifice, posé les tuyaux à l'eau et des conduits pour les fils des signaux électriques.

On a fourni des tapis en fils de fer et en fibres, des matelas, des porte-parapluies en chêne et des stores pour les fenêtres.

L'ouvrage a été surveillé par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des réparations générales à l'ouvrage de charpenterie; on a remplacé les vieilles marches de l'escalier principal par des marches en chêne, posé de nouvelles drisses sur le mât de pavillon, réparé les marches à l'entrée et posé des ressorts aux portes.

On a enlevé une vitre et installé un nouveau ventilateur dans le puits de lumière au-dessus de la chambre de triage; on a coupé la vitre et on l'a posée de nouveau.

On a fait des réparations générales à la plomberie, installé un tuyau à gaz, etc., jusqu'au bureau de l'inspecteur de gaz.

On a fait des réparations générales aux ouvrages électriques. On a changé le commutateur principal et coupé les fils électriques dans le soubassement pour faire place aux tuyaux du ventilateur. On a posé des lampes, et fourni des abat-jour, des lampes, etc.

On a installé une balayeuse aspiratrice "Tuec", réparé, examiné et lubrifié les divers ascenseurs de l'édifice, réparé et installé de nouveau la bobine dans l'ascenseur et le monte-charge. On a posé un nouveau câble de ⅝ pouce sur l'ascenseur.

On a appliqué une couche de peinture laquée aux nouvelles marches en chêne et on les a peinturées, ainsi que le mât de pavillon.

On a réparé d'une manière générale le bureau de poste, exécuté l'installation intérieure temporaire pour la saison de Noël, fourni des cloisons en chêne dans le vestibule, changé les tables, posé des feuilles aux tables, réparé les tiroirs, les trucks et les portes et fait des réparations dans la division des lettres recommandées.

On a changé les portes en grille de la cloison en chêne et fourni des serrures en acier. On a enlevé, réparé et posé de nouveau l'armateu rde l'ascenseur pour les malles. On a fait des changements au système électrique dans le bureau de poste général. On a peinturé les boîtes aux lettres et celles pour les colis. On a fourni un casier avec trois tablettes pour la division des lettres recommandées.

On a nettoyé les tapis, fourni des outils, et posé un poêle Boss dans la salle de triage.

On a fourni une tablette à coulisse et des tiroirs avec des cartes-index, pour l'inspecteur de l'électricité du ministère du Revenu de l'intérieur. On a fourni un pupitre à dessus plat, une chaise tournante, une bibliothèque à rayons, pour les bureaux des poids et mesures.

On a fourni un cabinet spécial pour le dactylographe et une chaise, pour le bureau de l'architecte résident des travaux publics.

On a posé un prélart en liège dans le bureau de l'ingénieur.

Surveillance de l'ouvrage par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES—ALLONGES.

Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914, est encore en voie de construction.

Le 1er août 1914, on a passé un contrat pour la construction d'une allonge d'un étage, à chaque côté de l'arsenal principal, de niveau avec le premier étage; cette nouvelle partie sera occupée par un régiment de montagnards.

Les allonges ont chacune 101 par 28 pieds avec ùn étage de hauteur.

Les plans et les matériauffl sont semblables à ceux de l'édifice actuel;

Les plans et devis ont été préparés par W. R. Wilson, architecte, Victoria, C.-B.

Commis des travaux, George Jeeves.

Entrepreneurs, Parfitt Bros.

WILLIAM-HEAD.

STATION DE QUARANTAINE.

On a fourni des ardoises, fait des changements et des allonges au compartiment du mécanicien. On a exécuté des changements dans les appartements du maître-d'hôtel, dans le compartiment du moteur, la salle de récréation, les chambres de bain, le laboratoire, l'entrepôt des viandes, l'édifice des immigrés de deuxième classe, la maison du capitaine, les appartements des électriciens, la résidence du surintendant, la résidence de l'assistant-surintendant, la buanderie, les appartements du mécanicien du steamer *Gunhild,* la maison du gardien et dans l'entrepôt frigorifique.

On a installé des fosses d'aisance pouvant accommoder huit personnes, nettoyé les égouts et posé un nouveau puisard. On a installé deux régulateurs pour les batteries électriques, des coupe-circuits, des commutateurs automatiques de haute tension et réparé le système électrique. On a posé des lampes, remplacé les batteries brûlées dans l'armature, et exécuté des réparations générales. On a fourni des stores pour les fenêtres, des rideaux, des tables, des chaises, des tapis *cocoa,* des carpettes, des miroirs, des matelas, des draps, des couvertures et des couvrepieds, des tables pour jouer aux cartes et des tables à écrire.

Surveillance de l'ouvrage par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ÉTAT DES BAUX

DES

ÉDIFICES ET TERRAINS OCCUPÉS PAR LE GOUVERNEMENT

ET

PAYÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

PAR

J. G. TAYLOR

OTTAWA, 9 septembre 1915.

M. E. L. HORWOOD,
Architecte en chef, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—Veuillez trouver ci-inclus un état détaillé des édifices et des terrains loués par le ministère des Travaux publics, ainsi qu'un index alphabétique des noms des bailleurs.

La liste démontre qu'il y a 289 locations et que le montant total payé pour ces divers loyers est de $646,681.91 par année.

Sur cette somme:—

$ 40,402.15	sont payés pour des maisons et des terrains situés dans	Calgary, Alta.
400,369.21	dans	Ottawa, Ont.
47,300.42	"	Montréal, Qué.
8,840.00	"	Québec, Qué.
14,143.20	"	Saskatoon, Sask.
17,445.00	"	Toronto, Ont.
14,149.63	"	Vancouver, C.-B.
18,010.16	"	Winnipeg, Man.

Bien à vous,

J. G. TAYLOR.

INDEX ALPHABETIQUE DES NOMS DES BAILLEURS.

Allan et Fleming	Ottawa	N° 112
Alexander Building, Ltd	Montréal	93
Amable, J. E	Nelson, C.-B	105
Banque de Hamilton	Port-Arthur, Ont	181
Banque de la Nouvelle-Ecosse	Windsor, N.-E	275
Banque de Toronto	Kingston, Ont	75
Banque Nationale	Ottawa	150
Barrett, Mme Mary A	Toronto	240
Bate & Sons, Ltd., H. N	Ottawa	116
Bate Realty Corporation, Sir H. N	"	113
" " "	"	114
" " "	"	115
Battleford, ville de	Battleford	7
Bawlff, N., succession	Winnipeg, Man	278
" "	"	279
" "	"	280
" "	"	281
Beardmore & Co	Montréal	94
Bell Telephone Co	Ottawa	117
Bellefeuille, E. de, Mme Sophia de Coste, veuve de	Maisonneuve, P.Q	85
Belmont Buildings, Ltd	Victoria, C.-B	265
" "	"	266
Bergeron, J. S	Québec	189
" "	"	190
Berlin Rink & Auditorium Co., Ltd	Berlin, Ont	9
Bélanger, A	Montmagny, P.Q	92
Birks, Wm., J. H. Birks et G. W. Birks	Vancouver, C.-B	255
Birks & Sons, Ltd., Henry	Ottawa	118
Blace, Cordelia, curatrice de Alfred Dalback, son époux	Montréal	95
Blackburn, Russell	Ottawa	119
Blackburn, R. L. & R	"	120
" "	"	121
" "	"	122
" "	"	123
" "	"	124
" "	"	125
" "	"	126
Blenheim, ville de	Blenheim, Ont	13
Blow, T. H	Calgary, Alta	15
Booth, C. Jackson	Ottawa	168
Booth, C. Jackson, et J. A. D. Holbrook	"	127
" "	"	128
Boudreau, T. E	Edmundston, N.-B	41
Boyd, Wm. James	Winnipeg, Man	282
Boyd, W. J	"	283
"	"	284
Brennan, John Charles	Ottawa	129
" "	"	130
Brown, Julius A	Vancouver, C.-B	256
Bryson Realty Co., Ltd	Ottawa	131
" " "	"	132
Burns & Co., P., Ltd	Calgary, Alta	16
Buxton, H. H	Deloraine, Man	39
Bytown & Suburb Lands Co., Ltd	Ottawa	133
Cameron, John H. et Annie M. Johnstone	Saskatoon, Sask	224
Canada Life Assurance Co., Ltd	Calgary, Alta	17
" " "	"	18
" " "	"	19
Canadian Bank of Commerce	Joliette, P.Q	64
" " "	Revelstoke, C.-B	202
" " "	"	203
" " "	Saint-Jean, N.-B	215
" " "	"	215
Canadian May Oatway Fire Alarms Co	Winnipeg, Man	277
Chemin de fer Nord-Canadien	Edmonton, Alta	42
" "	North-Battleford, Sask	107
" "	Vermillion, Alta	264

Chemin de fer Pacifique-Canadien	Calgary, Alta	20
" "	Montréal	96
" "	Nominingue, P.Q	106
" "	North-Portal, Sask	109
" "	Vancouver, C.-B	257
" "	"	258
" "	"	259
" "	Victoria, C.-B	267
" "	Wilkie, Sask	274
" "	Winnipeg, Man	285
Capital Storage Co., Ltd	Ottawa	134
" "	"	135
Carling, Mme Eva C	"	136
Chaput, J. U. et J. A	Joliette, P.Q	65
Chatelaine, Alexandre	L'Orignal, Ont	84
Clark, E. W	Ottawa	137
Compton, village de	Compton, P.Q	38
Confederation Life Association	Toronto	241
" "	"	242
Cooper, C. W. & W. A	Winnipeg, Man	286
Coote, John C	London, Ont	82
Costello, Mlle E	Calgary, Alta	21
Crépeau, Maxime	Saint-Félix de Valois, P.Q	210
Cuthbertson, E. H	Fort-William, Ont	48
Dauphin, Mme M. A	Joliette, P.Q	66
De la Salle, Geo	Swift-Current, Sask	234
Delorme, succession Siméon	Montréal	98
Dennis Realty Corporation	Halifax, N.-E	57
" " "	"	58
Dickinson, Wm	North-Battleford, Sask	108
Divine, Thos	Cacouna, P.Q	14
Dominion Coal Co	Glace-Bay, Cap-Breton, N.-E	51
Dominion Fish & Fruit, Ltd	Québec	191
Dorchester Realties, Ltd	Montréal	97
" "	"	99
Duford & Charleson	Ottawa	138
Dunlop, Geo. Wm	Vancouver, C.-B	261
Eastern Canada Savings & Loan Co	Halifax	59
Entwhistle, village de	Entwhistle, Alta	46
Finnie, D. M. & W. D. Morris	Ottawa	139
Fish, Co., I. C	Big-River	11
Fleming, Thos	Ottawa	140
Fletcher, J. & A. S. McLean	Grande-Prairie, Alta	53
Foret, Gabriel E	Régina	200
Forster, H. T. W	Medicine-Hat, Alta	89
Fortier Bros	Annapolis Royal	1
Foy, Ltd., Geo. J	Toronto, Ont	243
" "	"	244
Frank, Leonard	Old-Alberni, C.-B	111
Garland, John J	Portage-la-Prairie, Man	180
Garland, John M	Ottawa	141
Geddes & Sheffield, agents pour George B. Ryan, *et al*	Calgary, Alta	26
Germain, Mme M. M	Québec	192
Giroux, J. O	Grouard, Alta	55
Gouverneur et Compagnie "Adventurers of England" faisant la traite à la Baie-d'Hudson	Athabaska, Alta	4
Graham, G. A. & J. T. Horne	Fort-William, Ont	49
" "	"	50
Grand-Tronc, compagnie du chemin de fer	Berlin, Ont	10
" " "	Toronto, Ont	245
" " "	"	246
" " "	"	247
" " "	Victoriaville, P.Q	269
Grand Trunk Pacific Development Co	Unity, Sask	254
" " "	Viking, Man	270
Grand-Tronc-Pacifique, compagnie du chemin de fer	Prince-Rupert	185
Gravelle, succession	Montréal	102
Green, Mme Catherine	Rocky-Mountain, Alta	206
Hamilton, Mme Robert	Vancouver, C.-B	262
" "	"	263
Hance, Geo. B	Toronto	248
Hanna, J. E	Ottawa	142
Heintzmann Co	Windsor, Ont	276
Herald Building Co., Ltd	Prince-Albert, Sask	183

Herchemer Committee, Helen	Kingston, Ont	76
Hope, James	Ottawa	144
Hope & Son, James	"	143
Huckvale & Hooper	Medicine-Hat, Alta	90
Imperial Canadian Trust Co	Saskatoon, Sask	225
" " "	"	226
Imperial Realty Co., Ltd	Ottawa	145
Independent Securities, Ltd	Kamloops, C.-B	71
" "	"	72
Inland Express Co., Ltd	Ashcroft	3
Intercolonial, chemin de fer	Hampton, N.-B	62
" "	Tignish, I.-P.-E	239
Irvine & Co., J. A	Calgary, Alta	22
" "	"	23
Jack, John	Québec	193
Jakes, Geo. L	Merrickville, Ont	91
Jackson, J. G., L. Clark et O. Y. Johns	Cobourg, Ont	37
Jacobs, J. A	Cobalt, Ont	36
Jarman, Frank	Ottawa	146
Johnson, David	St. Stephen, N.-B	222
Johnson, J. A	Swift-Current, Sask	235
Journal Printing Co., Ltd	Ottawa	147
" " "	"	148
" " "	"	149
Kamloops Building Syndicate	Kamloops, C.-B	73
Kerrobert, Sask., Canadian Pacific Railway	Kerrobert, Sask	74
Conseil 1001 des Chevaliers de Colomb	Trois-Rivières, P.Q	238
Labelle, Patrick	Ottawa	151
La Compagnie Artistique et Financière d'Asbestos, Ltée	Asbestos	2
Lachapelle, Euclide	Joliette, P.Q	67
" "	"	68
Lamb, J. B. et W. A	Ottawa	152
Larochelle, Alfred	Lac Noir, P.Q	12
Laurin, J. P	Ottawa	153
Leduc, J. Lionel	Beauharnois	8
Levasseur, Katheleen	Pincher-Creek, Alta	179
Lévesque, Thos. J	Clair, N.-B	35
Long, Geo. H	Athabaska-Landing, Sask	6
Lord Furniture Co	Ottawa	154
Lyall & Sons Construction Co., Ltd., P	Longue-Pointe, P.Q	83
McConnell, Wm	Lansdowne, Ont	80
McDermott, A. J. C	Victoria, C.-B	268
McFarlane, Wm	Transcona, Man	252
McKenzie & Mann	Gravelbourg, Man	54
McKenzie, Mann Co., Ltd	Wadena, Sask	272
McKinnon, Dr Frederick	Ottawa	156
McLennan, J. S	Sydney, N.-E	237
McLeod, A. G	"	236
McMillan, Andrew, et Wm. Costain	Toronto	249
McNeill, E. R. et R. G. Stewart	Ottawa	157
Martin & Co., W. H	"	158
Mattheson, Mme Catherine	Kingston, Ont	77
Merryfield, J. E	Prince-Rupert, C.-B	186
Michaud, Télesphore	Saint-Gabriel de Brandon	211
Mills & Son ,A. K	Ottawa	161
Moisan, P. L	Saint-Georges de Beauce	212
Montréal, cité de	Montréal	103
Moosejaw, cité de	Moosejaw, Sask	104
Mullin, Alex	Toronto	250
Munro, C. B	Calgary, Alta	24
New Brunswick Telephone Co	Fairville	47
" "	Saint-Jean, N.-B	219
Newton, F. Y	Roblin, Man	205
Nichols, Geo. E. E. et M. Edith L. Lynch	Digby, N.-E	40
Northern British Columbia Development Co	Prince-Rupert, C.-B	187
" " "	"	188
Notre Dame Investment Co	Winnipeg, Man	287
Ormsby, A. W	Edmonton, Alta	43
Osment, L. A	Indian-Head, Sask	63
O'Sullivan, P	Calgary, Alta	25
Ottawa Building Co	Ottawa	162
"	"	163
"	"	164
Ottawa Improvement Co., Ltd	"	165
Ottawa Masonic Temple Co., Ltd	"	159
" " " "	"	160

Ottawa Terminals Railway Co.	"	166
Page Printing & Binding Co.	Sherbrooke, P.Q.	230
Paris, Mme O.	Québec.	194
Parsons, L. C.	Maple-Creek, Sask.	86
Patterson, J. O.	Grande-Prairie, Alta.	52
Pearson, Mme E. A.	Ottawa.	167
Pheasey et Batson.	Edmonton, Alta.	44
Polly, T. J.	Kingston, Ont.	78
Potter, A. E.	Edmonton, Alta.	45
Préville, Mme J. L.	Joliette, P.Q.	69
Prince Albert Masonic Temple Co., Ltd.	Prince-Albert, Sask.	184
Prud'homme, Julie Gougeon, épouse de Théophile Prud'homme.	Montréal.	100
Prud'homme, Julie Gougeon, épouse de Théophile Prud'homme.	"	101
Quebec Buildings, Ltd.	Ottawa.	169
Quebec-Central, chemin de fer.	Sherbrooke, P.Q.	231
Quebec Railway Light, Heat and Power Co.	Québec.	195
Rea Co., Ltd., A. E.	Ottawa.	170
Revillion Frères.	Athabaska, Alta.	5
Rice, Thos.	Weymouth, N.-E.	273
Cie de Navigation Richelieu et Ontario.	Québec.	196
Club Rideau.	Ottawa.	171
Ridgetown, ville de.	Ridgetown, Ont.	204
Rivest, J. C. L.	Joliette, P.Q.	70
Robb, J., gérant de la Banque de Hamilton.	Salmon Arm, C.-B.	223
Robinson, Hiram.	Ottawa.	172
Roblin, sir R. P.	Winnipeg, Man.	288
Rochester *et alias* J. L.	Ottawa.	173
Rosin House Hotel Co.	Toronto.	251
Rossborough, R. S., administ. Dr Jas. Walker.	Halifax, N.-E.	60
Rothwell, Benjamin E.	Swan-River, Man.	203
Roy, Ozite.	St. Leonards, N.-B.	220
Royal Bank of Canada.	Charlottetown, I.-P.-E.	34
" " "	Ottawa.	174
" " "	Port-Arthur, Ont.	182
" " "	Ottawa.	175
Ruby Lake Lumber Co.	Ruby-Lake, Sask.	207
Sainte-Anne de Bellevue, municipalité de.	Sainte-Anne de Bellevue, P.Q.	208
Saint-Eustache, village de.	Saint-Eustache, P.Q.	209
Saint-Jean, bureau de commerce.	Saint-Jean, N.-B.	214
Saint-Jean, N.-B., cité de.	"	216
" "	"	217
" "	"	218
Sainte-Rose, village de.	Sainte-Rose, P.Q.	221
Scott, A. E.	Québec.	197
Sharples, John.	Calgary, Alta.	27
Shoal Lake, ville de.	Shoal-Lake, Man.	232
Sinclair, M.D., William.	Le Pas, Man.	81
Skinner, T. J. S.	Calgary, Alta.	28
Slater, succession.	Ottawa.	176
Slater, R. N.	"	177
Southam, W. J.	Calgary, Alta.	29
Stewart, Wm.	Grouard, Alta.	56
Stroud, W. R.	Ottawa.	178
Swales, Clara Jane.	Hamilton, Ont.	61
Tardivel, J. Paul.	Québec.	198
Thompson, Chester.	Saskatoon, Sask.	227
Thomas, R. C.	Calgary, Alta.	30
"	"	31
"	"	32
"	"	33
Times Publishing Co.	Medicine-Hat, Alta.	88
Tremblay, Dame Gubladine.	Lacolle, P.Q.	79
Trois-Pistoles, village de.	Trois-Pistoles, P.Q.	253
Turcotte, J. Baptiste.	Saint-Jean de Matha, P.Q.	213
Two Macs, Ltd.	Ottawa.	155
Vancouver, cité de.	Vancouver, C.-B.	260
Virden, district scolaire de.	Virden, Man.	271
Westman, l'agence.	Régina, Sask.	201
White, Mme Margaret.	Québec.	199
Willoughby, J. H. C. et A. J. E. Summer.	Saskatoon, Sask.	228
Wilson Bros.	"	229
Winnipeg Joint Terminals.	Winnipeg, Man.	289
Wylie, D. J.	Maple-Creek, Sask.	87
Young Mens' Christion Association.	North-Sydney, N.-E.	110

BAUX

N° 1.—Annapolis Royal, N.-E. .. .. Deux chambres au rez-de-chaussée de l'édifice du bailleur, rue Saint-Georges.
Occupées par.. .. .. Inspecteur de la Société d'immigration des enfants britanniques et des agences d'immigration des Provinces maritimes.
Bailleurs.. .. .. Fortier Frères.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er septembre 1916.
Loyer.. .. .. $15 par mois.
Les bailleurs paient toutes les taxes, y compris l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 2.—Asbestos, P.Q. .. .. Une chambre sur le côté sud-est de l'édifice des bailleurs, de 20 pieds x 22 pieds.
Occupée par.. .. .. Bureau de poste.
Bailleur.. .. .. La Compagnie Financière et Artistique d'Asbestos, Ltée.
Expiration du bail.. .. .. .. 5 avril 1916, ensuite d'année en année aux mêmes conditions. Le locataire a le privilège terminer son bail à la fin d'aucune année en donnant un avis le ou avant le 5 janvier.
Loyer.. .. .. $300 dont $200 par le gouvernement et $100 par le maître de poste.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage, l'éclairage et l'enlèvement de la neige.

N° 3.—Ashcroft, C.-B. .. .. Chambre d'emmagasinage dans l'édifice appartenant à James Haddock, Ashcroft, C.-B.
Occupée comme .. .. Chambre d'emmagasinage des malles.
Bailleur.. .. .. Inland Express Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement. C'est une sous-location.
Loyer.. .. .. $25 par mois.
Le bailleur paie le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 4.—Athabaska, Alta. .. .. Un lopin de terrain en face de la rivière Athabaska, de 100 x 150 pieds.
Occupé par.. .. .. La salle des immigrés.
Bailleur.. .. .. Le Gouverneur et la compagnie "Adventurers of England" faisant commerce dans la Baie-d'Hudson.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er juin 1918.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Les bailleurs ont stipulé qu'on ne ferait pas la coupe du bois.

N° 5.—Athabaska, Alta. .. .. Espace dans l'entrepôt.
Occupé par.. .. .. L'emmagasinage des malles du bureau de poste.
Bailleurs.. .. .. Révillion Frères.
Expiration du bail.. .. .. .. Après un mois d'avis.
Loyer.. .. .. $5 par mois.

N° 6.—Athabaska-Landing, Sask. .. .. Bail annulé depuis.
Occupé par.. .. .. Bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Geo. H. Long.
Expiration du bail.. .. .. .. 1 an après la date de l'occupation.
Loyer.. .. .. $50 par mois.

N° 7.—Battleford .. .. Emplacements 41 et 42 au sud la 24me rue, à l'ouest de Central Avenue.
Occupés par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. La ville de Battleford.
Expiration du bail.. .. .. .. 29 avril 1919.

N° 8.—Beauharnois .. .. Deux chambres et une chambre de toilette sur le côté de la maison du bailleur, située à l'angle sud-est des rues Ellice et Brown.
Occupées comme.. .. .. Bureau de poste.
Bailleur.. .. .. J. Lionel Leduc.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1917.

Loyer.. .. .. $350 par année. Le ministère des Travaux publics en paie $225 et le ministère des Postes $125.

Le bailleur paie toutes les taxes, l'arrosage de la rue, le chauffage, l'éclairage et l'enlèvement de la neige.

N° 9.—Berlin, Ont.. .. .. Chambre d'emmagasinage dans l'édifice du patinoir et de l'Auditorium sur la rue Queen, sud, avec l'usage du soubassement—840 pieds carrés.

Occupée par.. .. .. Entrepôt de vérification.

Bailleur.. .. .. Berlin Rink & Auditorium Co.

Expiration du bail.. .. .. .. 15 février 1917, avec privilège de renouveler pour un an aux mêmes conditions après un avis de 3 mois avant l'expiration du bail.

Loyer.. .. .. $55 par mois.

Le bailleur paie toutes les taxes (sauf l'eau).

Le locataire paiera au bailleur $17.50 par quartier pour le chauffage.

N° 10.—Berlin, Ont.. .. .. Une partie de l'édifice de la gare, ayant une superficie de 138 pieds carrés.

Occupée par.. .. .. Le bureau de triage et timbrage des lettres et des objets de correspondance expédiés par la poste à la gare de Berlin, etc.

Bailleur.. .. .. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement depuis le 1er avril 1914.

Loyer.. .. .. $50 par année.

Les bailleurs paient le chauffage et l'éclairage.

N° 11.—Big River.. .. ..

Occupé par.. .. .. Les officiers du ministère de l'Intérieur, à Sturgeon-River et Big-River, bureau de la réserve forestière.

Bailleur.. .. .. I. C. Fish Co.

Loyer.. .. .. $10 par mois.

N° 12.—Black-Lake, P.Q.. .. .. Une partie de la maison appartenant au bailleur, ayant 22 x 26 pieds, sur le côté nord de la rue Notre-Dame.

Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.

Bailleur.. .. .. Alfred Larochelle.

Expiration du bail.. .. .. .. 28 décembre 1915.

Loyer.. .. .. $300 par année, dont $150 par le gouvernement et $150 par le maître de poste.

Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'éclairage et l'enlèvement de la neige du toit.

N° 13.—Blenheim, Ont.. .. .. Une partie de l'édifice municipal.

Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.

Bailleur.. .. .. La ville de Blenheim.

Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement.

Loyer.. .. .. $350 par année, dont $200 par le gouvernement et $150 par le maître de poste.

Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 14.—Cacouna, P.Q.. .. ..

Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.

Bailleur.. .. .. Thomas Dionne.

Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement.

Loyer.. .. .. $100 par année, dont $50 par le gouvernement et $50 par le maître de poste.

Le bailleur paie les taxes, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 15.—Calgary, Alta.. .. .. 6,715 pieds carrés dans l'édifice Blow à 85 centins; aussi appartements au rez-de-chaussée, 660 pieds carrés à 25 centins le pied carré.

Occupés par.. .. .. Le commissaire de l'irrigation.

Bailleur.. .. .. T. H. Blow—W. R. Blow et Cie, procureurs.

Expiration du bail.. .. .. .. 31 mars 1916.

Loyer.. .. .. $5,872.75 par année.

Le bailleur paie les taxes, l'eau et l'éclairage.

N° 16.—Calgary, Alta.. .. ..Chambre 503, édifice Burns, angle de la 8me Avenue et de la 2me rue E. Centrale sur la 5me Avenue, 12 par 18 pieds.
Occupée par.. .. ..S. S. Slipper, du ministère des Mines.
Bailleurs.. .. ..P. Burns & Co.
Expiration du bail.. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$40 par mois.
Le bailleur paie l'eau, l'éclairage, le chauffage et fournit un concierge.

N° 17.—Calgary, Alta.. .. ..Chambres 51 à 54, édifice de la Canada Life et la moitié de la voûte.
Occupées par.. .. ..Le Revenu de l'Intérieur.
Bailleur.. .. ..Canada Life Assurance Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. ..1er juin 1914, avec privilège de quitter en aucun temps après 3 ans en donnant 3 mois d'avis par écrit.
Loyer.. .. ..$315 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau le chauffage, le concierge et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 18.—Calgary, Alta.. .. ..Chambres 41 à 44 inclusivement dans l'édifice de la Canada Life.
Occupées par.. .. ..L'inspecteur du bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Canada Life Assurance Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. ..1er janvier 1919, avec privilège de quitter en aucun temps après 3 ans, en donnant 3 mois d'avis par écrit.
Loyer.. .. ..$315 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau le chauffage, le concierge et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 19.—Calgary, Alta.. .. ..Chambres 55 à 58, édifices de la Canada Life.
Occupées par.. .. ..Le service des malles par chemin de fer.
Bailleur.. .. ..Canada Life Assurance Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. ..1er janvier 1919, avec privilège de quitter en aucun temps après 3 ans, en donnant 3 mois d'avis par écrit.
Loyer.. .. ..$222 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau le chauffage, le concierge et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 20.—Calgary, Alta.. .. ..Lopin de terre et propriété situés à Calgary, tels que spécifiés sur le plan annexé au bail.
Occupés par.. .. ..Emplacement de la salle des immigrés.
Bailleur.. .. ..Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. ..1er mars 1917, mais peut être terminé en aucun temps par le bailleur après un avis d'un mois.
Loyer.. .. ..$10 par mois.
Le locataire paie toutes les taxes.

N° 21.—Calgary, Alta.. .. ..
Occupé par.. .. ..Le bureau des poids et mesures.
Bailleur.. .. ..Mlle E. Costello.
Expiration du bail.. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$30 par mois.
Le bailleur paie le chauffage.

N° 22.—Calgary, Ont.. .. ..Au 6me étage de l'édifice Leeson-Lineham (chambres 601 à 613).
Occupé par.. .. ..Bureaux des terres fédérales.
Bailleurs.. .. ..J. A. Irvine & Co.
Expiration du bail.. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$300 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage et le concierge.

N° 23.—Calgary, Alta.. .. ..Chambres 412 et 413 dans l'édifice Leeson-Lineham.
Occupées par.. .. ..Les bureaux des terres fédérales.
Bailleurs.. .. ..J. A. Irvine & Co.
Expiration du bail.. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$40 par mois.

N° 24.—Calgary, Alta. . . . . Emplacements 16 et 17 et 10 pieds à l'est de l'emplacement 15 (à l'exception du Cottage) dans la division cadastrale 30, section 16, cité de Calgary.
Occupés par. . . . . Un entrepôt temporaire.
Bailleur. . . . . C. B. Munro.
Expiration du bail. . . . . 22 février 1916.
Loyer. . . . . $45 par mois.

N° 25.—Calgary, Alta. . . . . Magasin au rez-de-chaussée de l'édifice Sullivan.
Occupé par. . . . . Les messageries en douane.
Bailleur. . . . . Patrick Sullivan.
Expiration du bail. . . . . 1er mai 1915, avec droit de continuer mensuellement.
Loyer. . . . . $125 par mois.
Le bailleur paie l'eau et le chauffage.

N° 26.—Calgary, Alta. . . . . Emplacements 17, 18, 19 et 20 de la division cadastrale 52, section 15, plan "A", de 100 pieds sur la 7me Avenue par 130 pieds sur la 2me rue, côté de l'est.
Occupés par. . . . . Le bureau de poste, temporairement.
Bailleurs. . . . . George B. Ryan, Hélène J. Raymond, John Moody, Geo. McAllister, Walter Sharpe, Henry Knight, Malcolm D. Geedes & Herbert T. Shiffield, Geedes & Sheffield, percepteurs du loyer.
Expiration du bail. . . . . 23 octobre 1915.
Loyer. . . . . $8,700 par année.
Les bailleurs paient les taxes et l'eau.

N° 27.—Calgary, Alta. . . . . Un magasin au rez-de-chaussée de l'édifice Westminster, 1re rue, du côté est.
Occupé par. . . . . Les colis postaux en douane.
Bailleur. . . . . John Sharples.
Expiration du bail. . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $125 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage et le concierge.

N° 28.—Calgary, Alta. . . . . Chambres 1 à 6 inclusivement dans l'édifice Armstrong, Calgary.
Occupées par. . . . . Le surintendant des grains de semence.
Bailleur. . . . . T. J. S. Skinner, Ltd.
Expiration du bail. . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $85 par mois.

N° 29.—Calgary, Alta. . . . . Chambres 310, 313 et 312, au 3me étage de l'édifice du *Herald.*
Occupées par. . . . . Commission des chemins de fer.
Bailleur. . . . . Wm. James Southam.
Expiration du bail. . . . . 1er avril 1916, avec privilège de renouveler le bail aux mêmes conditions, après avis de 3 mois avant le 1er avril 1916.
Loyer. . . . . $145 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage des châssis, et fournit le service de l'ascenseur et du concierge.

N° 30.—Calgary, Alta. . . . . Six chambres au deuxième étage de l'édifice Thomas, nos 7, 8, 9, 10, 11 et 12; 2,053⅝ pieds carrés à 85 centins par pied carré
Occupées par. . . . . Service topographique.
Bailleur. . . . . R. C. Thomas.
Expiration du bail. . . . . Le 1er avril 1915; après, d'un mois à l'autre, le bailleur devant donner un mois d'avis par écrit.
Loyer. . . . . $145.45 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 31.—Calgary, Alta. . . . . Bureau au n° 14, édifice Cadogan, angle de la 8me Avenue et 2me rue.
Occupé par. . . . . L'inspecteur du gaz et de l'électricité.
Bailleur. . . . . R. C. Thomas.
Expiration du bail. . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $35 par mois.
Le bailleur paie le chauffage.

N° 32.—Calgary, Alta.. .. ..Chambres 28, 29, 30 et 31, au 2me étage de l'édifice Thomas.
Occupées par.. .. ..La division forestière.
Bailleur.. .. ..R. C. Thomas.
Expiration du bail.. .. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$130 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et donne l'usage de l'ascenseur.
Le locataire paie le nettoyage.

N° 33.—Calgary, Alta.. .. ..Chambre 27 dans l'édifice Thomas, Calgary.
Occupée par.. .. ..L'inspecteur de district des réserves forestières.
Bailleur.. .. ..R. C. Thomas.
Loyer.. .. ..$35 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage des corridors, fournit le service de l'ascenseur et le service général des lavabos.

N° 34.—Charlottetown, I.-P.-E.. .. ..Deux chambres dans l'édifice "Royal Bank".
Occupées par.. .. ..Agent de publicité, ministère de l'immigration.
Bailleur.. .. ..Royal Bank of Canada.
Expiration du bail.. .. .. ..Pas de bail, nous sommes locataires d'année en année.
Loyer.. .. ..$175 par année.

N° 35.—Clair, N.-B.. .. ..Bureau dans la maison du bailleur.
Occupé par.. .. ..L'agent d'immigration.
Bailleur.. .. ..Thos. J. Lévesque.
Expiration du bail.. .. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$10 par mois.

N° 36.—Cobalt, Ont.. .. ..Espace de 60 pieds de front par 33 pieds de profondeur dans l'édifice Royal Exchange, avenue Prospect.
Occupé par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..J. A. Jacobs.
Expiration du bail.. .. .. ..30 janvier 1918.
Loyer.. .. ..$2,000 par année.
Le bailleur paie les taxes. l'eau et le chauffage.

N° 37.—Cobourg, Ont.. .. ..Deux chambres dans la propriété des bailleurs, côté nord de la rue King.
Occupées par.. .. ..L'inspecteur de l'immigration.
Bailleur.. .. ..John Gill Jackson & Lisgar Clark et O. G. Johns.
Expiration du bail.. .. .. ..1er octobre 1916.
Loyer.. .. ..$170 par année.
Les bailleurs paient les taxes et l'eau.

N° 38.—Compton, P.Q.. .. ..Une grande chambre sur le côté ouest du rez-de-chaussée dans l'hôtel de ville.
Occupée par.. .. ..Bureau de poste.
Expiration du bail.. .. .. ..2 décembre 1924.
Loyer.. .. ..$150 par année, le gouvernement paie $110, et le maître de poste paie $40.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau le chauffage et l'éclairage.

N° 39.—Deloraine, Man.. .. ..
Occupé par.. .. ..Le département de l'immigration.
Bailleur.. .. ..H. H. Buxton.
Expiration du bail.. .. .. ..1er avril 1916.
Loyer.. .. ..$400 par année.

N° 40.—Digby, N.-E.. .. ..Privilège de poser un égout dans les terrains du côté est de la rue Water à partir de l'édifice fédéral.
Occupés par.. .. ..Tel que ci-dessus mentionné.
Bailleurs.. .. ..Geo. E. E. Nichols et Edith L. Lynch.
Loyer.. .. ..$1 par année.

N° 41.—Edmundston, N.-B.. .. ..Une chambre au 1er étage de l'édifice, actuellement occupée par le bailleur, rue Ferry.
Occupée par.. .. ..Par le département de l'immigration pour la chambre d'inspection.
Bailleur.. .. ..Timothée S. Boudreau.
Expiration du bail.. .. .. ..1er mars 1916.
Loyer.. .. ..$10 par mois.
Le bailleur fournit le chauffage, l'éclairage et l'usage du téléphone.

N° 42.—Edmonton, Alta.. .. .. Partie des terrains à la gare du chemin de fer Nord-Canadien.
Occupés par.. .. .. La salle des immigrants.
Bailleur.. .. .. Canadian Northern Railway.
Expiration du bail.. .. .. .. Après un mois d'avis de la part des bailleurs ou du locataire.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes et l'eau.

N° 43.—Edmonton, Alta.. .. .. Emplacement 23, division cadastrale 2, lot riverain 10, 11 avenue Fraser.
Occupé par.. .. .. L'entrepôt de vérification.
Bailleur.. .. .. A. W. Ormsby.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 mai 1916.
Loyer.. .. .. $207 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 44.—Edmonton, Alta.. .. .. Deux magasins au rez-de-chaussée comprenant une voûte, une chambre d'emmagasinage, un lavabo et un vestiaire, et un espace additionnel dans le soubassement de l'édifice Alexander.
Occupés par.. .. .. Le bureau des terres fédérales.
Bailleurs.. .. .. George Pheasey et Charles Colbert Batson.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er juillet 1918.
Loyer.. .. .. $550 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 45.—Edmonton, Alta.. .. .. Bureau dans l'édifice Potter.
Occupé par.. .. .. Bureau des poids et mesures.
Bailleur.. .. .. A. E. Potter.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er août 1915, et ensuite mensuellement.
Loyer.. .. .. $420 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage, etc.

N° 46.—Entwistle, Alta.. .. .. Emplacements nos 20, 21 et 22 dans la division cadastrale n° 4.
Occupés par.. .. .. La salle des immigrés.
Bailleur.. .. .. Village d'Entwistle.
Expiration du bail.. .. .. .. 12 mars 1919.
Loyer.. .. .. $3 par année.
Le locataire paie toutes les taxes et les cotisations.

N° 47.—Fairville, N.-B.. .. .. Service de l'horloge électrique.
Bailleur.. .. .. Compagnie de téléphone N.-B.
Loyer.. .. .. $40 par année.

N° 48.—Fort-William, Ont.. .. .. Chambre n° 214, édifice Cuthbertson, angle nord-ouest de la rue May et de l'avenue Victoria.
Occupée par.. .. .. Le bureau du Revenu de l'Intérieur, inspection du gaz et de l'électricité.
Bailleur.. .. .. E. H. Cuthbertson.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $18 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage et le téléphone.

N° 49.—Fort-William, Ont.. .. .. Suite de chambres avec voûte dans l'édifice des bailleurs. 1,200 pieds carrés de superficie de plancher.
Occupées par.. .. .. L'ingénieur de district.
Bailleurs.. .. .. G. A. Graham et J. T. Horne.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er août 1918.
Loyer.. .. .. $75 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 50.—Fort-William, Ont.. .. .. Parties de la chambre 28 de l'édifice Graham-Horne.
Occupée par.. .. .. Le département de l'immigration.
Bailleurs.. .. .. G. A. Graham et J. T. Horne.
Expiration du bail.. .. .. .. 28 août 1915.
Loyer.. .. .. $17.40 par mois.
Déménagé dans le nouvel entrepôt de vérification à la fin du bail.

N° 51.—Glace-Bay, Cap-Breton, N.-E. .. .. .. Emplacement pour construire un mur de protection sur le rivage de Glace-Bay.
Bailleur.. .. .. Dominion Coal Co.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 janvier 1928, avec privilège de renouveler le bail sur une demande du locataire 6 mois avant l'expiration du bail, pour une période de 20 ans.
Loyer.. .. .. $1 par année.

N° 52.—Grande-Prairie, Alta.. .. .. Parties d'une bâtisse sur les emplacements 31 et 32 dans la division cadastrale 4.
Occupées par.. .. .. Le département d'Immigration.
Bailleur.. .. .. J. O. Paterson.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1915.
Loyer.. .. .. $65 par mois.

N° 53.—Grande-Prairie, Alta.. .. .. Edifice pour le bureau des terres.
Bailleurs.. .. .. J. Fletcher et A. S. McLean.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $20 par mois.

N° 54.—Gravelbourg, Sask.. .. .. Emplacements 7, 8, 9, 10, division cadastrale 14.
Occupés par.. .. .. Une salle des immigrants.
Bailleurs.. .. .. McKenzie & Mann.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er janvier 1918. Le locataire pourra laisser la propriété en aucun temps après un avis de 30 jours.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 55.—Grouard, Alta.. .. .. Une grande chambre appartenant au bailleur.
Occupée par.. .. .. Une salle des immigrants.
Bailleur.. .. .. J. O. Giroux.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er juin 1916.
Loyer.. .. .. $40 par mois.

N° 56.—Grouard, Alta.. .. ..
Occupé par.. .. .. Bureau des terres fédérales.
Bailleur.. .. .. Wm. Stewart, gérant de la Banque Royale du Canada, Peace River Crossing, Alta.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $60 par mois.
Le locataire paie l'eau, le chauffage et l'éclairage.

N° 57.—Halifax, N.-E.. .. .. Etage supérieur de l'édifice Dennis.
Occupé par.. .. .. Le ministère de la Milice et Défense.
Bailleur.. .. .. Compagnie Dennis.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1918, avec option pour le locataire de résilier le bail à la fin de la 3me et 4me année à compter du 1er octobre 1913, après un avis préalable de 6 mois.
Loyer.. .. .. $3,112 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 58.—Halifax, N.-E.. .. .. Cinquième étage de l'édifice Dennis à l'angle des rues Granville et George.
Occupé par.. .. .. Le ministère de la Milice et Défense.
Bailleur.. .. .. Compagnie Dennis.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1918, avec option de résilier le bail à la fin de la 3me et 4me année, à compter du 1er octotbre 1913, après un avis de 6 mois.
Loyer.. .. .. $3,112 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 59.—Halifax, N.-E.. .. .. Bureau et voûte dans l'édifice Métropole.
Occupés par.. .. .. W. C. Milner, agent des archives.
Bailleur.. .. .. Eastern Canada Savings & Loan Co., édifice Métropole, Halifax, N.-E.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $18.75 par mois.

N° 60.—Halifax, N.-E. . . . . 245, 247 et 249 rue Hollis.
Occupés par . . . . Les messageries en douane et l'entrepôt de vérification.
Bailleur . . . . Succession du Dr James Walker, représentée par R. S. Rossborough, Halifax, N.-E.
Expiration du bail . . . . . . 30 avril 1917.
Loyer . . . . $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau.

N° 61.—Hamilton, Ont. . . . . Rez-de-chaussée de l'édifice situé à l'angle sud-est de l'avenue Kinrade et la rue Barton, avec usage de la cave et de l'entrée d'en arrière.
Occupé par . . . . La station postale "B".
Bailleur . . . . Clara Jane Swales.
Expiration du bail . . . . . . 1er novembre 1916.
Loyer . . . . $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, les réparations de l'appareil de chauffage et aussi le nettoyage.

N° 62.—Hamptotn, N.-B. . . . . Droit et privilège de raccorder un tuyau avec la conduite d'eau du chemin de fer Intercolonial, à Hampton, pour fournir l'eau au bureau de poste de Hampton.
Bailleur . . . . Chemin de fer Intercolonial.
Expiration du bail . . . . . . Sur le bon plaisir du bailleur.
Loyer . . . . $25 par année.
Le locataire paie toutes les taxes.

N° 63.—Indian-Head, Sask. . . . . Quatre chambres dans un édifice à deux étages, rue Main.
Occupées par . . . . Trois divisions de la livraison des malles.
Bailleur . . . . Mme L. A. Osment.
Expiration du bail . . . . . . Annuellement à compter du 1er septembre chaque année.
Loyer . . . . $300 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau.
Le locataire paie le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 64.—Joliette, P.Q. . . . . La voûte dans les bureaux temporaires du bureau de poste.
Bailleur . . . . Canadian Bank of Commerce.
Loyer . . . . $5 par mois.

N° 65.—Joliette, P.Q. . . . . Edifice Chaput, rez-de-chaussée, 1er étage et attique.
Occupés par . . . . Les douanes et le concierge.
Bailleurs . . . . J. Ulric et J. Antonia Chaput.
Expiration du bail . . . . . . 1er mai 1916.
Loyer . . . . $600 par année.
Les bailleurs paient les taxes.
Le locataire paie l'eau, le chauffage et l'éclairage.

N° 66.—Joliette, P.Q. . . . . Partie d'une maison, 33a rue Manseau.
Occupée par . . . . L'assistant inspecteur du bureau de poste.
Bailleur . . . . Mme M. Amanda Dauphin.
Expiration du bail . . . . . . Mensuellement jusqu'à ce que l'édifice public soit prêt à être occupé.
Loyer . . . . $264 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage, le nettoyage et l'enlèvement de la neige.

N° 67.—Joliette, P.Q. . . . . Rez-de-chaussée dans l'édifice Lachapelle, antérieurement occupé par la Banque du Commerce.
Occupé par . . . . Le bureau de poste temporairement.
Bailleur . . . . Euclide Lachapelle.
Expiration du bail . . . . . . 1er mai 1916.
Loyer . . . . $720 par année.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau, le chauffage et l'éclairage.

N° 68.—Joliette, P.Q. . . . . Espace additionnel dans la bâtisse du bailleur, de 20 x 20 pieds.
Occupé par . . . . Le bureau de poste temporairement.
Bailleur . . . . Euclide Lachapelle.
Expiration du bail . . . . . . 1er mai 1916.
Loyer . . . . $20 par mois.

N° 69.—Joliette, P.Q. . . . . Partie du premier étage d'une maison à l'angle est de la rue Saint-Viateur et Place Bourget.
Occupé par. . . . . Le bureau des poids et mesures.
Bailleur. . . . . Mme Vve Jos. Louis Préville.
Expiration du bail. . . . . . . 22 janvier 1918.
Loyer. . . . . $264 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 70.—Joliette, P.Q. . . . . Rez-de-chaussée de l'édifice en brique, 26 rue Saint-Viateur.
Occupé par. . . . . Le Revenu de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Joseph C. L. Rivet.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1916 avec option de renouveler pour un an à $25 par mois, après un avis de 3 mois au bailleur avant l'expiration du bail.
Loyer. . . . . $25 par mois, mais le bureau ayant été déménagé au 2me étage, on a réduit le loyer de $1 par mois.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 71.—Kamloops, C.-B. . . . . Chambres 19, 20, 21 et 22 dans l'édifice Acadia.
Occupées par. . . . . L'ingénieur de la division hydrographique.
Bailleurs. . . . . Cie "Independent Securities, Ltd.".
Expiration du bail. . . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $71 par mois.

N° 72.—Kamloops, C.-B. . . . . Partie du rez-de-chaussée, de 60 x 20 pieds, et deux voûtes de 16′ 6″ x 8′ et 6′ 8″ dans la bâtisse des bailleurs à l'angle nord-est de la 4me Avenue et de la rue Seymour, "Western Canada Trust Bdg."
Occupée par. . . . . Les bureaux des terres fédérales et des terres de la Couronne.
Bailleurs. . . . . Independent Securities, Ltd.
Expiration du bail. . . . . . . 1er septembre 1917.
Loyer. . . . . $125 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage et l'éclairage.

N° 73.—Kamloops, C.-B. . . . . Quatre chambres, nos 11, 12, 13 et 14, faisant face à la rue Seymour, au 1er étage de l'édifice situé à l'angle nord-est de la 4me Avenue et de la rue Seymour, connu sous les noms de "Western Canada Trust Bdg., Acadia Bdg. et Kamloops Syndicate Building".
Occupées par. . . . . La division forestière.
Bailleurs. . . . . "Kamloops Bdg. Syndicate".
Expiration du bail. . . . . . . 15 juillet 1915.
Loyer. . . . . $112 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le concierge, en attendant un nouvel arrangement.

N° 74.—Kerrobert, Sask. . . . . Site de la salle des immigrés
Bailleur. . . . . Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1912, et ensuite annuellement. Le bail peut être résilié par le bailleur après un mois d'avis, et cet avis peut être donné par un écriteau sur la propriété.
Loyer. . . . . $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 75.—Kingston, Ont. . . . . Quatre chambres, nos 1, 2, 3 et 4 (y compris la voûte) de l'édifice de la Banque de Toronto, sur la rue King, et une partie de l'emplacement 96 dans la ville de Kingston.
Occupés par. . . . . E. H. Pense et le personnel préposé aux améliorations du havre.
Bailleur. . . . . La Banque de Toronto.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1916.
Loyer. . . . . $360 par année. Ce loyer est chargé mensuellement au compte des améliorations du havre.
Le bailleur paie l'eau, le chauffage et le nettoyage des salles.

N° 76.—Kingston, Ont.. .. .. Propriété située sur le carré du Marché, rez-de-chaussée de la résidence n° 8 ; rez-de-chaussée et 2me étage de la résidence n° 10, et toutes les résidences nos 12 et 14, formant partie de l'emplacement Letter I, quartier Ontario, Kingston.
Occupés par.. .. .. Les bureaux du Service fédéral, Revenu de l'Intérieur, Douanes, Marine et Pêcheries et Chemins de fer et Canaux.
Bailleurs.. .. .. Succession Gildersleeve, Kingston, représentée par H. H. Gildersleeve et Helen Emily Herchemer, de Belleville, et du fidéicommissaire de Laurence Herchemer, une personne non saine d'esprit.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er juillet 1928, avec option de renouveler pour 21 ans aux mêmes conditions.
Loyer.. .. .. $1,762 par année.
Le locataire paie le chauffeur, l'éclairage, le combustible, l'eau et les taxes, l'arrosage de la rue et l'enlèvement de la neige.

N° 77.—Kingston, Ont.. .. .. Chambre d'en avant, au rez-de-chaussée de la maison n° 3, rue Johnston.
Occupée par.. .. .. Chambre d'immigration.
Bailleur.. .. .. Mme Catherine Mathewson.
Expiration du bail.. .. .. .. 31 mai 1916.
Loyer.. .. .. $180 par année.
Le locataire entretient les clôtures en bon état.

N° 78.—Kingston, Ont.. .. .. Propriété située sur une partie des emplacements 294 et 295, à l'ouest de la rue Bagot, ayant 134 pieds de front et 119 pieds de profondeur, sur le côté sud des rues Brock et Clarence, contenant un édifice de brique, avec étables et hangars.
Occupée par.. .. .. Les magasins du ministère de la Milice.
Bailleur.. .. .. Thos. J. Polly, dont l'adresse actuelle est 625, 11me Avenue ouest, Calgary.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1919.
Loyer.. .. .. $1,000 par année.
Le bailleur paie le loyer du terrain, les taxes et l'eau.

N° 79.—Lacolle, P.Q.. .. .. Bureau à l'angle S.-E. des rues de l'Eglise et Saint-Bernard.
Occupé par.. .. .. L'inspecteur d'immigration.
Bailleur.. .. .. Dame Gubladine Tremblay.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 avril 1916.
Loyer.. .. .. $96 par année.

N° 80.—Landsdowne, Ont.. .. .. Rez-de-chaussée de la maison appartenant au bailleur, à l'angle nord-est de la rue Prince et de Grand Trunk Ave.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Wm McConnell.
Expiration du bail.. .. .. .. 2 décembre 1918.
Loyer.. .. .. $150 par année, le gouvernement payant $50 et le maître de poste $100.
Le bailleur paie les taxes.

N° 81.—Le-Pas, Man.. .. .. Un magasin sur le côté est de l'avenue Edwards, à l'angle de l'avenue Edwards et de la 2me rue.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Wm Sinclair, M.D.
Expiration du bail.. .. .. .. 15 septembre 1915.
Loyer.. .. .. $600 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 82.—London, Ont.. .. .. Chambre n° 3, édifice Coote.
Occupée par.. .. .. Le département de l'immigration.
Bailleur.. .. .. John C. Coote.
Expiration du bail.. .. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $10 par mois.

N° 83.—Longue-Pointe, P.Q. . . . . Une partie du terrain adjacent aux ateliers des bailleurs, à National Bridge Co., Longue-Pointe.
Occupé par. . . . . Pour emmagasiner les matériaux servant à la construction du nouvel entrepôt de vérification, à Montréal.
Bailleurs. . . . . P. Lyall & Sons Const. Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . Après que le terrain ne sera plus nécessaire à l'emmagasinage des matériaux.
Loyer. . . . . $1 pour la période convenue.

N° 84.—L'Orignal, Ont. . . . . La moitié ouest de l'édifice à 2 étages en brique, du côté nord de la rue King, sur l'emplacement, Letter "D", dans le village de L'Orignal, et une bande de terrain, de 21 x 30 pieds en arrière de l'édifice.
Occupé par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Alexandre Châtelain.
Expiration du bail. . . . . . 1er janvier 1919.
Loyer. . . . . $250 par année, une moitié est payée par le gouvernement et l'autre moitié par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes; le maître de poste paie l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 85.—Maisonneuve, P.Q. . . . . Une partie de la maison du bailleur.
Occupée par. . . . . Station postale "M".
Bailleur. . . . . Mme Sophie de Coste, veuve de E. Bellefeuille.
Expiration du bail. . . . . . 1er mai 1916.
Loyer. . . . . $25 par mois.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau.

N° 86.—Maple-Creek, Sask. . . . . Premier étage de la maison du bailleur à l'angle en face de la gare du chemin de fer.
Occupé par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . L. C. Parsons, Cowansville, P.Q.
Expiration du bail. . . . . . 1er mars 1918.
Loyer. . . . . $1,200 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, fournit l'eau et le drainage.

N° 87.—Maple-Creek, Sask. . . . . Chambre dans l'édifice adjacent au bureau des terres.
Occupée par. . . . . L'inspecteur des ranches.
Bailleur. . . . . D. J. Wylie.
Expiration du bail. . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $15 par mois.

N° 88.—Medicine-Hat, Alta. . . . . Une partie de l'édifice occupé par le bailleur sur les emplacements 11 et 12 de la division cadastrale 6, plus particulièrement décrit comme bureau à l'angle nord-est de l'édifice.
Occupé par. . . . . Bureau de l'essai des compteurs.
Bailleurs. . . . . Times Publishing Co.
Expiration du bail. . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $30 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, comprenant l'eau, ainsi que l'éclairage à l'électricité et au gaz.

N° 89.—Medicine-Hat, Alta. . . . . 407 Main, rez-de-chaussée, 1,125 pieds carrés.
Occupé par. . . . . L'entrepôt de vérification.
Bailleur. . . . . H. T. W. Forster.
Expiration du bail. . . . . . 6 décembre 1915.
Loyer. . . . . $75 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris l'eau et les assurances.

N° 90.—Medicine-Hat, Alta. . . . . Bureau 306, appartenant aux bailleurs dans l'édifice des bureaux, sur les emplacements 23 et 24, section 14, plan 1491.
Occupé par. . . . . Le département de l'immigration.
Bailleurs. . . . . Walter Huckvale et Sydney Tom Hooper.
Expiration du bail. . . . . . 1er juin 1916.
Loyer. . . . . $28 par mois.
Le bailleur paie le concierge.

N° 91.—Merrickville, Ont.. .. ..Une partie de l'édifice Jakes sur l'emplacement n° 5, rue Main.

Occupée par.. .. ..Bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Geo. L. Jakes.
Expiration du bail.. .. ..1er janvier 1915, avec option de renouvellement pour un an, aux mêmes termes et conditions.
Loyer.. .. ..$350 par année, dont le gouvernement paie $200 et le maître de poste $150.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris celles de l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 92.—Montmagny, P.Q.. .. ..Edifice du bailleur près de la gare du chemin de fer Intercolonial.

Occupé par.. .. ..Emmagasinage des outils, machines, etc., appartenant au ministère des Travaux publics.
Bailleur.. .. ..A. Bélanger.
Expiration du bail.. .. .. ..1er novembre 1916.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 93.—Montréal, P.Q.. .. ..Rez-de-chaussée et premier étage de l'édifice Read, sur la rue Saint-Alexandre; superficie du plancher, 38,503 pieds carrés, à 65 centins par pied carré.

Occupé par.. .. ..Les messageries des douanes.
Bailleur.. .. ..Alexander Building, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. ..1er mai 1916, avec option de renouvellement pour un an aux mêmes termes et conditions, pourvu que 3 mois d'avis soient donnés aux bailleurs avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. ..$25,000 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes et le chauffage, ainsi que le service de l'ascenseur.

N° 94.—Montréal, P.Q.. .. ..Chambre n° 20 au premier étage de l'édifice Beardmore.

Occupée par.. .. ..L'ingénieur surveillant des Travaux publics.
Bailleur.. .. ..Beardmore & Co.
Expiration du bail.. .. .. ..1er mai 1916.
Loyer.. .. ..$800 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 95.—Montréal, P.Q.. .. ..Partie nord-ouest du magasin n° 101, rue Ste-Catherine-est.

Occupée comme.. .. ..Station postale "N".
Bailleur.. .. ..Cordelia Blache, curatrice pour Alfred Dalbeck, avocat, son mari est représenté par Charles Réal Blache, de Montréal, agent.
Expiration du bail.. .. .. ..1er mai 1916.
Loyer.. .. ..$1,800 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes.
Le locataire paie l'eau, l'enlèvement de la neige et, en plus de la station postale "N", chauffe le magasin de fruits occupé par L. Payne, et une salle employée pour la culture physique.

N° 96.—Montréal, P.Q.. .. ..Bureau dans le coin sud-ouest de la salle des bagages à la station de la rue Windsor.

Occupé comme.. .. ..Salle des malles.
Bailleur.. .. ..Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. en tout temps par le bailleur, pourvu qu'il dépose au bureau de poste de Montréal, un avis adressé au ministre des Travaux publics et désignant un jour, éloigné d'au moins trois mois de la date de l'expédition du dit avis.
Loyer.. .. ..$213 par année.
Le bailleur paie le chauffage.

N° 97.—Montréal, P.Q. . . . . Parties des 5me et 9me étages de l'édifice Shaughnessey, angle des rues McGill et Saint-Paul.
Occupées par. . . . . L'ingénieur de district du ministère des Travaux publics et les commissaires des naufrages, du ministre de la Marine et des Pêcheries.
Bailleur. . . . . Dorchester Realties, Limited.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1919.
Loyer. . . . . $4,420.05 par année, soit $1 par pied de superficie et 10 pour 100 du coût des cloisons.
Les bailleurs paient les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 98.—Montréal, P.Q. . . . . Edifice en pierre et brique, rue Saint-Paul, nos 272 et 274 et se prolongeant jusqu'aux nos 113 et 115 rue des Commissaires.
Occupé comme. . . . . Magasins militaires et bureaux.
Bailleur. . . . . Succession de Siméon Delorme.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1917.
Loyer. . . . . $3,000 par année.
Le locataire paie les taxes générales.

N° 99.—Montréal, P.Q. . . . . Environ ½ du huitième étage de l'édifice Shaughnessey, angle des rues McGill et Saint-Paul.
Occupé par. . . . . Marine et Pêcheries.
Bailleur. . . . . Dorchester Realties, Ltd.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1919.
Loyer. . . . . $4,420.05 par année ,soit $1 par pied de superficie et 10 pour 100 du coût des cloisons.
Les bailleurs paient les taxes, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 100.—Montréal, P.Q. . . . . Premier étage de la propriété n° 19 du plan officiel du quartier Centre (209 rue des Commissaires).
Occupé par. . . . . Marine et Pêcheries.
Bailleur. . . . . Julie Gougeon, épouse de Théophile Prud'homme.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1916.
Loyer. . . . . $1,250.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris les taxes de l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage et le chauffage.

N° 101.—Montréal, P.Q. . . . . Rez-de-chaussée et soubassement de la moitié ouest de la propriété n° 19 du plan officiel du quartier Centre, et la chambre 412 du 1er étage, au n° 207 de la rue des Commissaires.
Occupés par. . . . . Atelier de charpenterie.
Bailleur. . . . . Julie Gougeon, épouse de Théophile Prud'homme.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1916.
Loyer. . . . . $55 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 102.—Montréal, P.Q. . . . . Chambres 4, 5, 6, 7, édifice Duluth et un espace dans la voûte.
Occupés par. . . . . Les archives.
Bailleur. . . . . Succession Gravelle.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1916, avec privilège de renouveler le bail pour une autre année.
Loyer. . . . . $90 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris l'eau, fournit le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 103.—Montréal, P.Q. . . . . Quartier Sainte-Cunégonde, rez-de-chaussée de l'édifice municipal, angle des rues Vinet et Richelieu, avec voûte, chambres de toilette, et entrée sur la rue Vinet.
Occupés par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Autrefois la ville de Sainte-Cunégonde, aujourd'hui la ville de Montréal.
Expiration du bail. . . . . . . 10 juin 1925.
Loyer. . . . . $1,750 par année.
Le bailleur paie le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 104.—Moosejaw, Sask.. .. .. Lots 27 et 28, édifice 127, rue Manitoba.
Occupés par.. .. .. Bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. Greffier de la cité de Moosejaw.
Expiration du bail.. .. .. .. 15 avril 1916.
Loyer.. .. .. $100 par année.

N° 105.—Nelson, C.-B.. .. .. Quatre chambres dans l'édifice en brique du bailleur, angle des rues Ward et Victoria.
Occupées par.. .. .. L'ingénieur de district.
Bailleur.. .. .. John Ed. Annable.
Expiration du bail.. .. .. .. 12 april 1916, avec option de renouvellement pour un an aux mêmes termes, sans quoi 3 mois d'avis devront être donnés au bailleur.
Loyer.. .. .. $600 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 106.—Nominingue, P.Q.. .. .. Privilège d'avoir une grille de 15 pieds de largeur, dans la clôture entourant le terrain du Pacifique-Canadien.
Bailleur.. .. .. Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. La grille peut être enlevée et l'ouverture fermée par le Pacifique-Canadien pourvu qu'il donne un mois d'avis à cet effet.
Loyer.. .. .. $8 pour la première année et $1 par année subséquente.
Le locataire indemnise le bailleur de tous les dommages.

N° 107.—North-Battleford.. .. .. Site.
Occupé par.. .. .. L'édifice d'immigration.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer Canadian-Northern.
Expiration du bail.. .. .. .. 30 avril 1909 ; le locataire et le bailleur peuvent terminer le bail en donnant un mois d'avis écrit.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 108.—North-Battleford.. .. .. Deux chambres contiguës, un lavabo et une chambre de toilette, une cave et du terrain en arrière de la ruelle n° 18 avenue Railway est.
Occupés par.. .. .. Le bureau de l'immigration et des terres.
Bailleur.. .. .. Wm Dickinson.
Expiration du bail.. .. .. .. 5 mai 1916.
Loyer.. .. .. $50 par mois.

N° 109.—North-Portal, Sask.. .. .. Site.
Occupé par.. .. .. L'édifice d'immigration.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. .. Annuellement (1er juin de chaque année).
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 110.—North-Sydney.. .. .. Deuxième étage de l'édifice Y.M.C.A.
Occupé par.. .. .. Les ingénieurs des Travaux publics.
Bailleur.. .. .. Y.M.C.A.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $600 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau et l'éclairage.

N° 111.—Old-Alberni, C.-B.. .. .. Partie de l'édifice situé sur le lot 1, division cadastrale 11, 26 pieds par 26 pieds.
Occupée comme.. .. .. Bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Leonard Frank.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er avril 1916.
Loyer.. .. .. $200 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, y compris les taxes d'eau.

N° 112.—Ottawa, Ont.. .. .. Deux chambres avec voûtes et lavabos, édifice Victoria Chambers, 130 rue Wellington, 950 pieds de superficie de plancher.
Occupées par.. .. .. L'inspecteur de l'arpentage des terres fédérales, ministère de l'Intérieur.
Bailleurs.. .. .. Wm Anderson Allan et Sandford Hall Fleming.
Expiration du bail.. .. .. .. 20 avril 1918.
Loyer.. .. .. $90 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauage et l'éclairage.

N° 113.—Ottawa, Ont. . . . . Appartements n° 5, dans l'édifice Aylmer Annex, nos 11 et 19 rue Slater, et magasin dans le soubassement, 1,598 pieds à 40·7 centins.
Occupés par. . . . . Col. Biggar et personnel, département de la Milice et Défense.
Bailleur. . . . . Sir Henry Bate Realty Corporation.
Expiration du bail. . . . . . 1er décembre 1916.
Loyer. . . . . $720 par année.
Les bailleurs paient les taxes et le chauffage et le concierge, mais l'entretien est à la charge des bassement de l'édifice Birks, rue Sparks;

N° 114.—Ottawa, Ont. . . . . Appartement n° 6, Aylmer Annex.
Occupé par. . . . . Milice et Défense.
Bailleur. . . . . Sir Henry Bate Realty Corporation.
Expiration du bail. . . . . . 1er octotbre 1916.
Loyer. . . . . $648 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage, l'eau et le concierge, mais ne voit pas à l'entretien de l'édifice.

N° 115.—Ottawa, Ont. . . . . Appartement n° 7, Aylmer Annex, et magasin dans le soubassement; superficie du plancher, 1,118 pieds carrés.
Occupés par. . . . . Les ingénieurs royaux.
Bailleur. . . . . Sir Henry Bate Realty Corporation.
Expiration du bail. . . . . . 1er octotbre 1916.
Loyer. . . . . $30 par mois.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le concierge, mais ne voit pas à l'entretien des appartements loués.

N° 116.—Ottawa, Ont. . . . . 10-12 rue Albert, avec droit de passage à l'est, superficie du plancher, 8,700 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Entrepôt de vérification, statistiques et messageries des douanes.
Bailleurs. . . . . H. N. Bate & Sons, Ltd.
Expiration du bail. . . . . . 1er mai 1916.
Loyer. . . . . $1,600 par année.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau et l'arrosage des rues.

N° 117.—Ottawa, Ont. . . . . Service des lignes pour les horloges électriques.
Bailleur. . . . . Bell Telephone Co.
Expiration du bail. . . . . . 19 avril 1915; le bail peut être terminé en tout temps par l'une des parties, qui devra donner 30 jours d'avis à cet effet. Les lignes resteront à la compagnie.
Loyer. . . . . $395 par année.

N° 118.—Ottawa, Ont. . . . . Les cinq étages supérieurs et une partie du soubassement de l'édifice Birks, rue Sparks; superficie de plancher, 23,185 pieds.
Occupés par. . . . . Marine et Pêcheries, Revenu de l'Intérieur, chemins de fer et Canaux, Travaux publics et Agriculture.
Bailleurs. . . . . Henry Birks & Sons, Ltd.
Expiration du bail. . . . . . 1er octobre 1916.
Loyer. . . . . $17,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 119.—Ottawa, Ont. . . . . Deux chambres au 1er étage d'un édifice, à l'angle des rues Sparks et Bank, 469 pieds de superficie.
Occupées par. . . . . M. Chaloner, arpentage géodésique, Travaux publics.
Bailleur. . . . . Russell Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . 1er mai 1916.
Loyer. . . . . $350 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau,

N° 120.—Ottawa, Ont. . . . . Partie des 2me et 3me étages, et tous les 4me, 5me, 6me, 7me, 8me et 9me étages de la partie est de l'édifice Union Bank; 29,350 pieds carrés, les corridors, les escaliers, la cage de l'ascenseur, les corridors et les chambres de toilette non compris; l'étage supérieur est calculé à un étage et demi, à cause de sa hauteur.
Occupés par. . . . . Ministères des Postes et de l'Intérieur.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . 16 juillet 1918.
Loyer. . . . . $28,986 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 121.—Ottawa, Ont. . . . . Une grande chambre dans le soubassement de l'édifice de la banque Union, superficie 2,600 pieds.
Occupée par. . . . . La division des terres de chemins de fer du ministère de l'Intérieur.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . 21 août 1917.
Loyer. . . . . $1,040 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage et l'eau.

N° 122.—Ottawa, Ont. . . . . La chambre 414, dans l'édifice "Union Bank".
Occupée par. . . . . M. Scovil, division des pouvoirs d'eau, ministère de l'Intérieur.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . 3 novembre 1915.
Loyer. . . . . $371 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes (sauf l'eau), le chauffage et fournissent le service de l'ascenseur.

N° 123.—Ottawa, Ont. . . . . Six étages de l'édifice de la banque Union en arrière de l'édifice Langevin; superficie du plancher, 15,240 pieds carrés.
Occupés par. . . . . Ministères de l'Intérieur et des Postes.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . 6 janvier 1917.
Loyer. . . . . $13,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 124.—Ottawa, Ont. . . . . Deux chambres portant les nos 608, 609 et 611, édifice de la banque Union, 1,154 pieds de superficie.
Occupées par. . . . . Ministère des Postes.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . 15 juilllet 1918.
Loyer. . . . . $1,154 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes, moins les taxes d'eau.

N° 125.—Ottawa, Ont. . . . . Chambre 408 adjacente à l'aile dans la section "C", édifice "Union Bank", 431 pieds carrés de superficie de plancher.
Occupée par. . . . . Le surintendant de la division des pouvoirs d'eau, Intérieur.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . 16 juillet 1918.
Loyer. . . . . $431 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes (moins les taxes d'eau), le chauffage, l'éclairage, le nettoyage et fournissent le service de l'ascenseur.

N° 126.—Ottawa, Ont. . . . . Trois étages supérieurs de l'édifice Plaza, angle des rues Sussex et Rideau.
Occupés par. . . . . La division des statistiques des douanes.
Bailleurs. . . . . R. L. & R. Blackburn.
Expiration du bail. . . . . . Un an après la date d'occupation de l'édifice. Arrêté du Conseil, 20 août 1915=50 centins du pied carré.
Loyer. . . . . $6,085 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 127.—Ottawa, Ont. . . . . Les trois étages supérieurs de l'édifice Booth, rue Sparks, 16,495 pieds carrés.
Occupés par. . . . . Les Affaires des sauvages.
Bailleurs. . . . . C. Jackson Booth et J. A. D. Holbrook.
Expiration du bail. . . . . . . 1er novembre 1918.
Loyer. . . . . $16,495 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes et le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 128.—Ottawa, Ont. . . . . Au 4me étage de l'édifice Booth, 2,500 pieds carrés à $1 du pied.
Occupé par. . . . . La commission des achats pour la guerre.
Bailleurs. . . . . C. Jackson Booth et J. A. D. Holbrook.
Expiration du bail. . . . . . . 1er novembre 1918.
Loyer. . . . . $2,500 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes, le chauffage et fournissent le service de l'ascenseur.

N° 129.—Ottawa, Ont. . . . . Chambre n° 212, édifice Trafalgar, 291 pieds carrés.
Occupée par. . . . . Commission du Service civil.
Bailleur. . . . . John Charles Brennan.
Expiration du bail. . . . . . . Annuellement, le 1er septembre.
Loyer. . . . . $274.62 par année.

N° 130.—Ottawa, Ont. . . . . Bureaux dans l'édifice Trafalgar:—
1er étage.—Chambres nos 101 à 106, inclusivement, nos 112 et 113, 107 à 111, inclusivement, occupés par la division des pensions viagères; ministère des Postes.
2me étage.—Chambres nos 201, 202, 203, 206 à 214, inclusivement, occupés par la Commission du Service civil.
3me étage.—Chambres 301 à 314, inclusivement, occupés par la comptabilité du ministère de l'Intérieur.
4me étage.—Chambres 401 à 409, inclusivement, 412 et 413, occupés par le contrôleur du revenu du ministère de l'Intérieur. Superficie du plancher, 16,955 pieds carrés.
Bailleur. . . . . John Charles Brennan.
Expiration du bail. . . . . . . 1er mai 1916.
Loyer. . . . . $16,000 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 131.—Ottawa, Ont. . . . . Quatre étagés au-dessus du rez-de-chaussée de l'édifice des bailleurs sur la rue Queen, entre les rues Bank et O'Connor, 12,280 pieds de superficie.
Occupés par. . . . . Ministère de l'Intérieur, division des parcs fédéraux, 1er et 2me étages; Travaux publics, emmagasinage de la rivière Ottawa, 3me étage; Commission de la baie Georgienne, 1er étage; ingénieur de district, 4me étage.
Bailleur. . . . . Bryson Realty Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . . 25 avril 1919.
Loyer. . . . . $8,596 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie le préposé à l'ascenseur.

N° 132.—Ottawa, Ont. . . . . 100 pieds carrés d'espace dans l'édifice "Bryson Realty Co.", rue Queen entre les rues Bank et O'Connor.
Occupé par. . . . . Une chambre d'emmagasinage.
Bailleurs. . . . . Bryson Realty Co., Ltd.
Loyer. . . . . $30 par année.
Expiration du bail. . . . . . . Annuellement, 30 mai.

N° 133.—Ottawa, Ont. . . . . N° 105 rue Murray, 5,975 pieds de superficie. Les bailleurs doivent fournir l'accès au premier étage de l'édifice principal.
Occupé par. . . . . Magasins de l'Imprimerie Nationale.
Bailleur. . . . . The Bytown & Suburb Lands Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . . 14 juillet 1919.
Loyer. . . . . $2,390 par année.
Les bailleurs paient les taxes. l'eau et l'assurance.

N° 134.—Ottawa, Ont. . . . . Soubassement, n° 136 rue Emmett, 3,300 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Magasins de la Milice.
Bailleur. . . . . Capital Storage Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . . 1 an à partir de la date de l'occupation, 8 octobre 1914, et ensuite pendant la durée de la guerre. Le locataire devra donner un avis de 3 mois avant de laisser.
Loyer. . . . . $1,650 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 135.—Ottawa, Ont. . . . . Troisième ou étage supérieur de l'édifice, angle des rues Emmett et Lewis.
Occupé par. . . . . Le service médical général, ministère de la Milice et Défense.
Bailleur. . . . . Capital Storage Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . . . 17 avril 1917.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage et fournit le service du monte-charge.

N° 136.—Ottawa, Ont. . . . . 2me, 3me 4me, 5me, 6me et 7me étages de l'édifice Carling, côté est de la rue Bank, entre les rues Sparks et Queen.
Occupés par. . . . . Le ministère de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Mme Eva C. Carling.
Expiration du bail. . . . . . . 22 février 1920.
Loyer. . . . . $13,000.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 137.—Ottawa, Ont. . . . . Résidence, n° 12 rue Emmett, superficie 3,000 pieds carrés (le bailleur peut enlever l'étable en face de la rue Lisgar).
Occupée par. . . . . Le laboratoire médical d'hygiène.
Bailleur. . . . . E. W. Clark, angles des avenues Yukon et 8me, Vancouver, C.-B.
Expiration du bail. . . . . . . 30 avril 1918.
Loyer. . . . . $50 par mois.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'eau, l'arrosage des rues et l'enlèvement de la neige.

N° 138.—Ottawa, Ont. . . . . 1er et 2me étages de l'édifice nos 113-115 rue Rideau, avec un petit hangar en arrière. Superficie du plancher, 10,919 pieds carrés.
Occupés par. . . . . Le ministère de la Milice.
Bailleurs. . . . . Duford et Charleson.
Expiration du bail. . . . . . . 20 février 1916.
Loyer. . . . . $4,700 par année, et $2,353.60 par année au n° 111 rue Rideau, qui fut loué le 15 février 1912 pour fournir plus d'espace.
Les bailleurs paient les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 139.—Ottawa, Ont. . . . . N° 128 rue Wellington; 5,714 pieds de superficie de plancher.
Occupé par. . . . . La police montée du Nord-Ouest.
Bailleur. . . . . D. M. Finnie et W. D. Morris.
Expiration du bail. . . . . . . 20 novembre 1915, avec option de renouvellement aux mêmes termes et conditions.
Loyer. . . . . $4,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et l'assurance.
Le locataire paie le chauffage, le nettoyage et l'éclairage.

N° 140.—Ottawa, Ont. . . . . Edifice en briques, au n° 347 rue Sparks, comprenant le soubassement et 3 magasins. 5,376 pieds de superficie.
Occupé par. . . . . Les magasins militaires.
Bailleur. . . . . Thomas Fleming.
Expiration du bail. . . . . . . 1er avril 1916.
Loyer. . . . . $1,080 par année.
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie l'éclairage et le nettoyage.

N° 141.—Ottawa, Ont. .. .. Les deux étages supérieurs de l'édifice Impérial, à l'angle des rues Queen et O'Connor. 10,497 pieds de superficie de plancher.
Occupés par.. .. .. La division topographique du ministère de l'Intérieur.
Bailleur.. .. .. John M. Garland.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1916.
Loyer.. .. .. $2,500 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage et le nettoyage.

N° 142.—Ottawa, Ont. .. .. L'édifice à quatre étages "Regal" en entier; superficie, 22,512 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Le département du Travail, le département de la Milice, l'Association Aberdeen et la Commission du coût de la vie.
Bailleur.. .. .. J. E. Hanna.
Expiration du bail.. .. .. .. 12 septembre 1919.
Loyer.. .. .. $13,000 par année.
Le locataire paie l'eau, le chauffage, l'enlèvement de la neige, l'arrosage des rues, le concierge, le service de l'ascenseur et toutes les dépenses d'entretien. Arrêté en Conseil du 11 septembre 1914.

N° 143.—Ottawa, Ont. .. .. 3me étage de l'édifice Hope, angle des rues Sparks et Elgin. Superficie de plancher, 2,544 pieds.
Occupé par.. .. .. Le service des malles par chemin de fer.
Bailleur.. .. .. James Hope & Son.
Expiration du bail.. .. .. .. 29 janvier 1916, avec option de renouvellement pour deux ans aux mêmes termes.
Loyer.. .. .. $2,500 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 144.—Ottawa, Ont. .. .. Une partie attenant à l'édifice Langevin.
Bailleurs.. .. .. Exécuteurs de Samuel Howell.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 25 avril 1919, avec option de renouvellement pour 21 ans, et ensuite par périodes de 21 ans.
Loyer.. .. .. $5 par année.

N° 145.—Ottawa, Ont. .. .. *Edifice "Canadian".*—12 et 14 rue Slater, excepté un bureau que s'est réservé le bailleur.
Edifice de la Milice.—22 et 28 rue Slater.
Edifice de la rue Queen.—64 et 66 rue Queen.
Occupés comme suit.. .. .. .. *Edifice "Canadian":*
7me étage.—Agriculture.
6me étage.—Recensement et statistiques.
5me étage.—Côté ouest, Agriculture.
5me étage.—Côté est, Auditeur général.
4me étage.—Intérieur.
1er étage.—Immigration, côté ouest.
1er étage.—Intérieur, côté est.
Edifice de la Milice.—Tous les étages du côté est sont occupés par le ministère de la Milice, ainsi qu'une partie du côté ouest du 6me étage et tout le côté ouest du 7me étage.
Les statistiques des douanes occupent le côté ouest des 1er, 2me et 3me étages.
Le ministère de l'Intérieur occupe une partie du côté ouest du 5me étage et tout le côté ouest du 6me.
Edifice de la rue Queen.—Occupé par l'Agriculture. Superficie totale, 127,581 pieds carrés.
Bailleur.. .. .. Imperial Realty Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1916, avec option de renouvellement comme suit: à l'expiration du bail Sa Majesté pourra, en donnant un avis écrit avant le 1er mai 1915, le renouveler pour 5 ans à partir du 1er mai 1916, aux mêmes termes et conditions, à l'exception du prix du loyer qui sera décidé après entente entre les deux parties.
Loyer.. .. .. $78,468.94.
Le bailleur paie les taxes spéciales et le chauffage.
Le locataire paie les taxes, l'enlèvement de la neige, l'eau, l'arrosage des rues et l'éclairage.

N° 146.—Ottawa, Ont. . . . . Les deux premiers étages et le soubassement, nos 326 et 328 rue Queen. Superficie du plancher, 4,000 pieds carrés.
Occupés par. . . . . Ministère de l'Agriculture.
Bailleur. . . . . Frank Jarman.
Expiration du bail. . . . . 1er avril 1916.
Loyer. . . . . $130 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 147.—Ottawa, Ont. . . . . 770 pieds de superficie à 70 cents par pied, formant l'angle sud-est du 6me étage de l'édifice du "Journal".
Occupé par. . . . . Les traducteurs du ministère de l'Agriculture.
Bailleur. . . . . Journal Printing Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . Annuellement.
Loyer. . . . . $539 par année.

N° 148.—Ottawa, Ont. . . . . 2me, 3me, 4me et 5me étages de l'édifice du "Journal" (rue Queen), 16,560 pieds carrés à 70 cents. (Voir aussi l'espace additionnel pour les ministères de l'Agriculture et de l'Intérieur, non compris dans ce bail.)
Occupés par. . . . . 2me étage.—Auditeur général.
3me étage.—Ministère de l'Intérieur.
3me, 4me et 5me étages.—Division forestière.
5me étage.—Division des travaux de la rivière Ottawa.
5me étage.—Ministère des Travaux publics.
Bailleur. . . . . Journal Printing Co., Ltd.
Expiration du bail. . . . . 12 janvier 1919.
Loyer. . . . . $11,592 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes et le chauffage.

N° 149.—Ottawa, Ont. . . . . 621 pieds de superficie à 70 cents par pied, formant l'angle sud-est du soubassement de l'édifice du "Journal".
Occupé par. . . . . La division des forêts du ministère de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . Journal Printing Co.
Expiration du bail. . . . . Annuellement.
Loyer. . . . . $434.70 par année.

N° 150.—Ottawa, Ont. . . . . Chambres 4, 5, 6, 7 et 8 dans l'édifice du bailleur, rue Rideau. Superficie de plancher, 1,834 pieds carrés.
Occupées par. . . . . L'officier commandant préposé à l'internement des ennemis, ministère de la Milice.
Bailleur. . . . . Banque Nationale.
Expiration du bail. . . . . A la fin de la guerre, avec droit de terminer le bail sur un avis d'un mois par le locataire.
Loyer. . . . . $80.25 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 151.—Ottawa, Ont. . . . . Trois magasins au rez-de-chaussée, tous les 1er et 2me étages, et 4,800 pieds dans le soubassement de l'édifice à l'angle des rues Dalhousie et York. Superficie totale du plancher, 18,000 pieds carrés.
Occupés par. . . . . La division de la papeterie de l'Imprimerie Nationale.
Bailleur. . . . . Patrick Labelle.
Expiration du bail. . . . . 2 janvier 1919.
Loyer. . . . . $11,500 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le service de l'ascenseur.

N° 152.—Ottawa, Ont. . . . . Nos 317, 319 et 321 rue Queen, ainsi que le nouvel édifice qui lui a été adjoint. Superficie du plancher, 16,000 pieds carrés.
Occupés par. . . . . La division des analystes et des essais du ministère du Revenu de l'Intérieur.
Bailleur. . . . . J. B. & W. A. Lamb.
Expiration du bail. . . . . 1er juin 1916.
Loyer. . . . . $2,660 par année.
Le bailleur paie les taxes d'améliorations locales et l'eau.
Le locataire paie les autres taxes et le chauffage.

N° 153.—Ottawa, Ont.. .. ..Edifice en briques, n° 95 rue George, 3,312 pieds carrés.
Occupé par.. .. ..L'entrepôt de l'Imprimerie Nationale.
Bailleur.. .. ..J. P. Laurin.
Expiration du bail.. .. ..1er mai 1915.
Loyer.. .. ..$1,000 pour la première année, terminée le 1er mai 1914, et $1,200 pour l'année suivante.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et les assurances.

N° 154.—Ottawa, Ont.. .. ..Edifice à deux étages, nos 64 et 66 rue George. Superficie du plancher, 4,200 pieds carrés.
Occupé par.. .. ..Les magasins de la Milice.
Bailleur.. .. ..Lord Furniture Co.
Expiration du bail.. .. ..20 février 1916.
Loyer.. .. ..$150 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et l'assurance.

N° 155.—Ottawa, Ont.. .. ..Les 1er et 2me étages de l'édifice Stephen, côté nord de la rue Queen, à l'ouest de la rue Bank. Superficie de plancher, 4,970 pieds à raison de 70 cents du pied carré.
Occupés par.. .. ..La division de la papeterie, ministère de l'Intérieur.
Bailleurs.. .. ..The 2 Macs, Ltd.
Expiration du bail.. .. ..6 juin 1920.
Loyer.. .. ..$3,479 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes (à l'exception de l'eau), le chauffage et fournissent le service de l'ascenseur.

N° 156.—Ottawa, Ont.. .. ..Maison n° 72 rue Elgin. Superficie du plancher, 1,677 pieds carrés.
Occupée par.. .. ..La division de la papeterie de la Milice.
Bailleur.. .. ..Docteur Frederick McKinnon.
Expiration du bail.. .. ..Un an après le mois d'octobre 1914.
Loyer.. .. ..$65 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau et l'éclairage.
Le locataire paie le chauffage.

N° 157.—Ottawa, Ont.. .. ..3me et 4me étages de l'édifice McNeill Stewart, 198 et 200 rue Queen. Superficie du plancher, 2,893 pieds carrés.
Occupés par.. .. ..L'Auditeur général.
Bailleurs.. .. ..E. R. McNeill et R. G. Stewart.
Expiration du bail.. .. ..5 septembre 1916.
Loyer.. .. ..$1,850 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 158.—Ottawa, Ont.. .. ..Soubassement des nos 174, 176 et 178 rue Wellington. Superficie du plancher, 2,830 pieds carrés.
Occupé par.. .. ..La division lithographique des arpentages du ministère de la Milice.
Bailleur.. .. ..W. H. Martin & Co.
Expiration du bail.. .. ..4 décembre 1916, avec option de renouveler pour deux ans au même prix.
Loyer.. .. ..$900 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 159.—Ottawa, Ont.. .. ..Rez-de-chaussée et 1er étage du "Temple Maçonique", sur la rue Metcalfe, entre les rues Slater et Laurier; 8,188 pieds carrés à 75 cents par pied.
Occupé par.. .. ..La Commission de conservation.
Bailleur.. .. ..Ottawa Masonique Temple, Ltd.
Expiration du bail.. .. ..15 novembre 1918.
Loyer.. .. ..$6,141 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau, l'éclairage et le nettoyage.

N° 160.—Ottawa, Ont.. .. ..Etage Mezzanine et soubassement du "Temple Maçonique". Superficie de plancher, 1,017 pieds carrés.
Occupés par.. .. ..La Commission de conservation.
Bailleur.. .. ..Ottawa Masonique Temple, Ltd.
Expiration du bail.. .. ..15 novembre 1918.
Loyer.. .. ..$636.75 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes (à l'exception de l'eau), le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 161.—Ottawa, Ont. . . . . Edifice Mills, 188 rue Slater, 3,185 pieds carrés à 18 cents par pied.
Occupé par . . . . Entrepôt pour les Travaux publics.
Bailleur . . . . A. K. Mills & Son.
Expiration du bail . . . . Annuellement, le 1er avril.
Loyer . . . . $573.30 par année.

N° 162.—Ottawa, Ont. . . . . Tout l'édifice situé à l'angle nord-est des rues Metcalfe et Slater, à l'exception d'un espace de 33 x 66 pieds de l'emplacement sur lequel il n'y a pas de constructions. Superficie du plancher, 9,764 pieds carrés.
Occupé par . . . . L'arpenteur général et ministère de l'Intérieur.
Bailleur . . . . Ottawa Building Co.
Expiration du bail . . . . 1er mai 1918.
Loyer . . . . $4,000 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales et l'assurance.
Le locataire paie les autres taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 163.—Ottawa, Ont. . . . . La moitié ouest de l'emplacement n° 19, sur le côté sud de la rue Wellington, nos 102 et 104 rue Wellington. Superficie du plancher, 5,232 pieds carrés.
Occupé par . . . . Le ministère de l'Intérieur.
Bailleur . . . . Ottawa Building Co., Ltd.
Expiration du bail . . . . 1er juin 1915, avec option de renouvellement pour 5 ans de plus à $2,500 par année.
Loyer . . . . $1,840 par année.
Les bailleurs paient les taxes spéciales.
Le locataire paie les taxes, à l'exception de celles ci-dessus mentionnées, l'eau, l'arrosage des rues et l'enlèvement de la neige.

N° 164.—Ottawa, Ont. . . . . Nos 98 et 100 sur le côté sud de la rue Wellington (édifice Nagle). Superficie du plancher, 5,506 pieds carrés.
Occupés par . . . . Le ministère de la Justice.
Bailleur . . . . Ottawa Building Co.
Expiration du bail . . . . 1er mai 1918.
Loyer . . . . $2,500 par année.
Les bailleurs paient les taxes spéciales et l'assurance.
Les locataires paient les autres taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 165.—Ottawa, Ont. . . . . Edifice en pierre à l'angle sud-ouest des rues Queen et Metcalfe, nos 94 et 96 Queen, ainsi qu'une cour. Superficie du plancher, 7,129 pieds carrés.
Occupés par . . . . La division de l'exposition du ministère de l'Agriculture.
Bailleur . . . . Ottawa Improvement Co., Ltd.
Expiration du bail . . . . Annuellement, le 1er août.
Loyer . . . . $1,000 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales.
Les locataires paient les autres taxes et l'eau.

N° 166.—Ottawa, Ont. . . . . 2me, 3me et 4me étages de la station Centrale. Superficie du plancher, 23,761 pieds carrés.
Occupés par . . . . La Commission des chemins de fer.
Bailleur . . . . Ottawa Terminals Railway Co.
Expiration du bail . . . . 1er novembre 1916, avec option de renouvellement pour 5 ans ou moins aux conditions qui seront réglées entre le bailleur et le locataire.
Loyer . . . . $19,050 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et le pouvoir pour les ascenseurs.
Les locataires paient l'eau et la lumière.

N° 167.—Ottawa, Ont. . . . . Soubassement, rez-de-chaussée et 1er étage de l'édifice Imperial, n° 138 rue Queen (à l'exception de la partie du soubassement occupée par l'appareil de chauffage et le compartiment pour le combustible). Superficie du plancher, 11,162 pieds carrés.
Occupés par . . . . L'arpenteur général, ministère de l'Intérieur.
Bailleur . . . . Eliza Ann Pearson.
Expiration du bail . . . . 1er janvier 1916.
Loyer . . . . $5,400 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau et l'éclairage.

N° 168.—Ottawa, Ont.. .. .. Privilège de projection du toit de l'édifice Langevin, d'environ deux pieds au delà de la ligne de division entre cet édifice et la propriété G. H. Perley.
Bailleur.. .. .. C. Jackson Booth.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er octobre 1908, avec option de renouvellement à chaque 21 ans.
Loyer.. .. .. $5 par année.

N° 169.—Ottawa, Ont.. .. .. 3 chambres au 2me étage et 2 chambres au 3me étage de l'édifice de la banque de Québec, rue Wellington. Superficie du plancher, 1,500 pieds carrés.
Occupées par.. .. .. La division des statistiques du ministère des Chemins de fer et Canaux.
Bailleur.. .. .. Quebec Buildings, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance et le chauffage.

N° 170.—Ottawa, Ont.. .. .. Les 3 étages supérieurs de l'édifice à l'angle des rues Rideau et Sussex, 62,907 pieds carrés à 70 cents par pied.
Occupés par.. .. .. La Marine et les Pêcheries.
Bailleur.. .. .. A. E. Rea Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. .. Le bail est daté du 25 août 1914. Cinq ans à compter de la date de l'occupation.
Loyer.. .. .. $44,034.90 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et le service de l'ascenseur.
Le locataire paie l'eau.

N° 171.—Ottawa, Ont.. .. .. La partie ouest du rez-de-chaussée du club Rideau, rue Wellington, 1,785 pieds carrés.
Occupée par.. .. .. Le service rural des postes.
Bailleur.. .. .. Le club Rideau.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1917.
Loyer.. .. .. $1,800 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 172.—Ottawa, Ont.. .. .. Tout l'édifice Robinson, rue Queen, à l'exception de deux magasins et des soubassements de ces magasins. Superficie du plancher, 38,-272 pieds carrés à 39 cents du pied carré.
Occupé par.. .. .. Les ministères des Postes, des Travaux publics et des Douanes.
Bailleur.. .. .. Hiram Robinson.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er septembre 1918, avec option pour le locataire de renouveler le bail pour 3 ans au même prix.
Loyer.. .. .. $15,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance et le pouvoir pour les ascenseurs.
Le locataire paie lè chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 173.—Ottawa, Ont.. .. .. Dans la bâtisse Popham & Jarman, 126 rue Queen, 1,070 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. La division de la papeterie, ministère de l'Intérieur.
Bailleurs.. .. .. J. L. Rochester *et alias*.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $75 par mois.

N° 174.—Ottawa, Ont.. .. .. Chambres 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9 du 2me étage de l'édifice des bailleurs, angle des rues Sparks et Metcalfe.
Occupées par.. .. .. L'ingénieur de district.
Bailleur.. .. .. Royal Bank of Canada et capitaine Davey, ministère des Travaux publics.
Expiration du bail.. .. .. .. 18 mars 1920.
Loyer.. .. .. $2,913.30 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 175.—Ottawa, Ont.. .. .. Partie de l'édifice du bailleur, angle sud-ouest des rues Sparks et Metcalfe.
Occupée par.. .. .. La division du géographe en chef et le bureau géographique, ministère de l'Intérieur.
Bailleur.. .. .. Royal Bank of Canada.
Expiration du bail.. .. .. .. 18 mars 1920.
Loyer.. .. .. $4,747.10 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 176.—Ottawa, Ont.. .. ..Emplacement n° 11, côté sud de la rue Wellington.
Occupé par.. .. ..Le ministère des Travaux publics.
Bailleur.. .. ..Succession Slater.
Expiration du bail.. .. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$30 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes et l'eau.

N° 177.—Ottawa, Ont.. .. ..N° 172 rue Wellington, ainsi que la cour et l'addition de deux étages et soubassement, en arrière. Superficie du plancher, 5,752 pieds carrés.
Occupés par.. .. ..La police montée du Nord-Ouest.
Bailleur.. .. ..Robert Nicholas Slater.
Expiration du bail.. .. .. ..15 mars 1910; depuis cette date, nous avons été des locataires annuels.
Loyer.. .. ..$1,140 par année.
Le locataire paie les taxes, l'eau, l'arrosage des rues et l'enlèvement de la neige.

N° 178.—Ottawa, Ont.. .. ..Deux étages à 109 rue Rideau. Superficie du plancher, 2,600 pieds carrés.
Occupés par.. .. ..Espace additionnel pour le personnel d'inspection du ministère de la Milice.
Bailleur.. .. ..W. R. Stroud.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 20 février 1916.
Loyer.. .. ..$1,677 par année.
Le bailleur paie les taxes et fournit le chauffage.
Le locataire paie pour l'eau.

N° 179.—Pincher-Creek, Alta.. .. ..Etage inférieur de l'édifice situé sur la moitié ouest du lot n° 2, plan 17430.
Occupé par.. .. ..Le surintendant des réserves forestières de Crows Nest.
Bailleur.. .. ..Kathleen Levasseur.
Expiration du bail.. .. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$30 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 180.—Portage-la-Prairie, Man.. .. ..Premier étage. Les propriétés sur la rue Tupper, 40 x 60 pieds.
Occupé par.. .. ..Entrepôt de vérification de la douane.
Bailleur.. .. ..John J. Garland.
Expiration du bail.. .. .. ..9 avril 1918.
Loyer.. .. ..$30 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes.
Le locataire fournit le chauffage et paie $5 par mois au concierge.

N° 181.—Port-Arthur, Ont.. .. ..Chambre n° 9, deuxième étage, à l'angle des rues Lorne et Cumberland.
Occupée par.. .. ..L'immigration.
Bailleur.. .. ..Banque de Hamilton.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 15 novembre 1915.
Loyer.. .. ..$30 par mois.

N° 182.—Port-Arthur, Ont.. .. ..Propriétés dans le "Crooks Block".
Occupées par.. .. ..Ingénieurs du ministère des Travaux publics.
Bailleur.. .. ..D'abord, J. J. Carrick, maintenant, la banque Royale du Canada.
Expiration du bail.. .. .. ..A la fin de chaque mois.
Loyer.. .. ..$55 par mois.

N° 183.—Prince-Albert, Sask.. .. ..Au rez-de-chaussée de l'édifice Herald, côté sud de la 11me rue ouest, entre les 1re et 2me avenues ouest, 1,286 pieds carrés, à raison de 93½ cents par pied carré.
Occupé par.. .. ..L'ingénieur de district.
Bailleur.. .. ..Herald Building, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$100 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau le chauffage et fournit le service de l'ascenseur.

N° 184.—Prince-Albert, Sask.. .. ..Bureau principal: 1,440 pieds carrés, avec voûte de sûreté, lavabo à l'étage principal. Aussi un magasin dans le soubassement, de 143 pieds carrés, dans l'édifice des bailleurs, côté sud de la 10me rue.
Occupé par.. .. ..La division forestière, ministère de l'Intérieur.
Bailleurs.. .. ..Prince Albert Masonic Temple Co.
Expiration du bail.. .. ..1er mai 1916.
Loyer.. .. ..$125 par mois.
Les bailleurs paient toutes les taxes, l'eau, le chauffage.

N° 185.—Prince-Rupert, C.-B.. .. ..Partie du quai du bailleur.
Occupée par.. .. ..Salle des immigrants.
Bailleur.. .. ..Cie Grand-Tronc-Pacifique.
Expiration du bail.. .. ..20 novembre 1915, ensuite d'année en année. Le locataire peut terminer le bail en aucun temps après un avis de trois mois.
Loyer.. .. ..$5 par année.

N° 186.—Prince-Rupert, C.-B.. .. ..Premier étage de l'édifice du bailleur, sur la 1re Avenue.
Occupé par.. .. ..L'entrepôt de vérification.
Bailleur.. .. ..Joseph Edward Merryfield, maintenant Allan Campbell.
Expiration du bail.. .. ..Le 1er janvier 1917.
Loyer.. .. ..$175 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et fournit le chauffage et les services du concierge.

N° 187.—Prince-Rupert, C.-B.. .. ..Tout le rez-de-chaussée, avec les chambres du n° 1 au n° 9, inclusivement, sur le premier étage de l'édifice des bailleurs, désigné sous le nom "Federal Block".
Occupés par.. .. ..Les ministères du Revenu de l'Intérieur, de la Marine et Pêcheries, des Postes, des Douanes et des Travaux publics.
Bailleurs.. .. ..La Compagnie Northern B.C. Development.
Expiration du bail.. .. ..Le 1er juin 1916, avec l'option de le renouveler pour une autre année, aux mêmes conditions, en donnant avis, en écrit aux bailleurs, 6 mois avant l'expiration du bail actuel.
Loyer.. .. ..$500 par mois.
Les bailleurs paient les taxes et fournissent le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 188.—Prince-Rupert, C.-B.. .. ..Deux chambres dans l'édifice "Federal". Superficie de plancher, 344 pieds carrés, à raison de 88 cents par pied carré.
Occupées par.. .. ..Capit. Davies, examinateur des capitaines et des seconds, ministère de la Marine et des Pêcheries.
Bailleur.. .. ..Northern B.C. Development Co.
Expiration du bail.. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$25 par mois.
Les bailleurs paient les taxes et le chauffage.

N° 189.—Québec, P.Q.. .. ..Bureaux dans l'édifice, 103 rue Saint-Jean.
Occupés par.. .. ..L'ingénieur des améliorations de la rivière Saint-Charles.
Bailleur.. .. ..J. S. Bergeron.
Expiration du bail.. .. ..Le 1er mai 1916.
Loyer.. .. ..$350 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et l'éclairage.

N° 190.—Québec, P.Q.. .. ..Tout le deuxième étage, 101 rue Saint-Jean, ainsi qu'une chambre de toilette.
Occupé par.. .. ..L'agent de colonisation.
Bailleur.. .. ..J. S. Bergeron.
Expiration du bail.. .. ..Le 30 avril 1916.
Loyer.. .. ..$450 par année
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et l'éclairage.

N° 191.—Québec, P.Q . . . . Le rez-de-chaussée (1,761 pieds carrés) et une partie du soubassement (1,216 pieds carrés) dans l'édifice Dominion, rue Saint-Pierre.
Occupé par . . . . Station postale "B".
Bailleurs . . . . Dominion Fish and Fruit, Ltd.
Expiration du bail . . . . . . Le 1er mai 1918.
Loyer . . . . $3,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et l'enlèvement de la neige.

N° 192.—Québec, P.Q . . . . Une chambre de 15 x 14 dans la maison du du bailleur.
Occupée par . . . . J. A. Simard, division des grains de semence, ministère de l'Agriculture.
Bailleur . . . . Mme M. M. Germain, 38 rue Sainte-Anne, Québec.
Expiration du bail . . . . . . Mensuellement.
Loyer . . . . $25 par mois.
Le bailleur fournit le téléphone, le service du téléphone, le concierge et une partie de l'ameublement, paie le chauffage et l'éclairage.

N° 193.—Québec, P.Q . . . . Maison en brique et les terrains sur le chemin de la Petite-Rivière.
Occupée comme . . . . Maison pour le surintendant médical de l'hôpital d'immigration de Québec.
Bailleur . . . . John Jack.
Expiration du bail . . . . . . Le 1er mai 1918.
Loyer . . . . $600 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'eau.

N° 194.—Québec, P.Q . . . . Une chambre de 17 x 16 pieds, au n° 1 rue Couillard, étage supérieur.
Occupée par . . . . D. Blondeau, examinateur des casiers postaux.
Bailleur . . . . Mme O. Paris.
Expiration du bail . . . . . . Dans une lettre du 14 mai 1914, Mme Paris dit que le ministère pourra occuper ce local aussi longtemps qu'il le voudra, mais pas moins d'une année.
Loyer . . . . $20 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et les services du gardien.

N° 195.—Québec, P.Q . . . . Un mille huit cents pieds carrés à $1.25 le pied carré. Chambres 500, 501, 502 et 503 au cinquième étage de l'édifice des bailleurs, à l'angle des rues Saint-Joseph et de la Couronne, Québec.
Occupées par . . . . L'ingénieur du district.
Bailleurs . . . . Quebec Railway, Light, Heat and Power Co.
Expiration du bail . . . . . . Le 1er mai 1915 avec l'option de le renouveler pour un an aux mêmes conditions en donnant avis trois mois avant l'expiration du bail.
Loyer . . . . $2,250 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage et les services de l'ascenseur et du concierge.

N° 196.—Québec, P.Q . . . . Une chambre dans l'édifice de la Cie de navigation Richelieu et Ontario.
Occupée par . . . . Le surintendant général des pilotes.
Bailleurs . . . . La Cie de navigation Richelieu et Ontario.
Expiration du bail . . . . . . Le 1er juin 1916.
Loyer . . . . $70 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 197.—Québec, P.Q. . . . . Deux bureaux, 3me étage, 116 rue de la Côte de la Montagne.
Occupés par . . . . Le capitaine Lachance, des officiers de l'école de navigation.
Bailleur . . . . Arthur E. Scott.
Expiration du bail . . . . Le 30 avril 1918 ; le locataire a le droit de terminer le bail le 1er mai de chacune des 4 années et 11 mois à commencer du 1er juin 1913, pourvu qu'un avis par écrit soit donné au bailleur le ou avant le 1er février précédent ; dans le cas où les propriétés seraient vendues, le bailleur a le droit de terminer le bail le 1er mai de chaque année en donnant avis par écrit le ou avant le 1er février précédent.
Loyer . . . . $325 par année.
Le bailleur mettra en place les stores intérieurs et les entretiendra en bon état ; il posera et enlèvera les châssis doubles et les stores intérieurs. Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'éclairage, le chauffage et le nettoyage.

N° 198.—Québec, P.Q. . . . . Une partie de l'édifice du bailleur.
Occupée par . . . . La station postale Candiac.
Bailleur . . . . J. Paul Tardivel.
Expiration du bail . . . . 1er septembre 1917.
Loyer . . . . $300, dont le maître de poste paie $175 et le gouvernement $125.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage et le nettoyage.

N° 199.—Québec, P.Q. . . . . Trois chambres, une voûte et vestibule, 23 rue Saint-Louis.
Occupés par . . . . Archives.
Bailleur . . . . Mlle Marguerite White.
Expiration du bail . . . . Le 30 avril 1916.
Loyer . . . . $30 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et l'enlèvement de la neige.

N° 200.—Régina, Sask. . . . . Rez-de-chaussée dans l'édifice Foret, rue South Railway.
Occupé par . . . . Bureau des messageries pour colis en douane et entrepôt de vérification.
Bailleur . . . . Gabriel E. Foret.
Expiration du bail . . . . Le 1er octobre 1915.
Loyer . . . . $250 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et fournit le chauffage pour le devant du dit édifice.
Le locataire paie la lumière et les services du gardien.

N° 201.—Régina, Sask. . . . . Deux chambres dans "Westman Chambers", rue Roy. 270 pieds carrés de superficie de plancher, à raison de $1.33⅓ du pied carré.
Occupées par . . . . Le Revenu de l'Intérieur.
Bailleur . . . . L'agence J. A. Westman.
Expiration du bail . . . . Mensuellement.
Loyer . . . . $30 par mois.
Le bailleur paie les taxes, sauf la taxe d'affaires, fournit le chauffage et l'eau.

N° 202.—Revelstoke, C.-B. . . . . Chambres 1, 4 et 5 au 2me étage, édifice de la Canadian Bank of Commerce.
Occupées par . . . . Agent des terres fédérales.
Bailleur . . . . Canadian Bank of Commerce.
Expiration du bail . . . . Le 1er février 1916.
Loyer . . . . $75 par mois.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et les services du gardien.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 203.—Revelstoke, C.-B. . . . . Chambres 2 et 3 de l'édifice de la Canadian Bank of Commerce.
Occupées par . . . . Le garde-forestier en chef.
Bailleur . . . . Canadian Bank of Commerce.
Expiration du bail . . . . Le 16 décembre 1916.
Loyer . . . . $50 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et le nettoyage.

N° 204.—*Ridgetown, Ont*. . . . . Une partie de l'édifice municipal.
Occupée par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Ville de Ridgetown.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er décembre 1915.
Loyer. . . . . $525 par année, dont $300 sont payés par le gouvernement et $225 par le maître de poste.
Les bailleurs paient toutes les taxes et fournissent le chauffage et l'éclairage aux frais du maître de poste, le coût ne dépassant pas $150 par année.

N° 205.—*Roblin, Man*. . . . . Deuxième étage, lot 6 dans la division 4 dans Roblin, Man. Plan enregistré n° 352.
Occupé par. . . . . Le surintendant de la réserve Riding-Mountain.
Bailleur. . . . . Frederick Young Newton.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er décembre 1916.
Loyer. . . . . $27.50 par mois.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 206.—*Rocky-Mountain, Alta*. . . . . Tout l'édifice en bois et couvert en tôle, rue Centre.
Occupé par. . . . . Le surintendant des forêts.
Bailleur. . . . . Mary Catherine Green, épouse de T. D. Green.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er octobre 1914 ; après, de mois en mois.
Loyer. . . . . $25 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 207.—*Ruby-Lake, Sask*. . . . . Une chambre au 2me étage du bureau de la Ruby Lake Lumber Co., aussi l'usage d'une étable pour deux chevaux et un fenil.
Occupés par. . . . . Le surintendant forestier.
Bailleur. . . . . Ruby Lake Lumber Co.
Expiration du bail. . . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $15 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, le nettoyage et fournit le service du concierge.

N° 208.—*Sainte-Anne de Bellevue, P.Q*. . . . . Chambre dans l'édifice municipal, de 25 x 25 pieds, avec l'usage du hangar pour le bois et le charbon.
Occupée par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Municipalité de Sainte-Anne de Bellevue.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er juin, chaque année.
Loyer. . . . . $250 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et l'enlèvement de la neige.
Le locataire paie le chauffage et l'éclairage.

N° 209.—*Saint-Eustache, P.Q*. . . . . Partie du premier étage de l'hôtel de ville—524 pieds et 3 pouces.
Occupée par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Village de Saint-Eustache.
Expiration du bail. . . . . . . Le 1er février 1919.
Loyer. . . . . $300 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, le chauffage et l'enlèvement de la neige.

N° 210.—*Saint-Félix de Valois, P.Q*. . . . . . Chambre d'en avant d'une maison lambrissée en brique, côté sud de la rue Principale.
Occupée par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Maxime Crépeau.
Expiration du bail. . . . . . . Le 23 février, chaque année.
Loyer. . . . . $100 par année: $38 par le bureau de poste et $62 par le ministère des Travaux publics.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'enlèvement de la neige du toit, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 211.—*Saint-Gabriel de Brandon, P.Q*. . . . . Premier étage d'une maison à l'angle nord des rues Michaud et Saint-Pierre.
Occupé par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Télesphore Michaud.
Expiration du bail. . . . . . . Mensuellement.
Loyer. . . . . $200 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'enlèvement de la neige du toit et le nettoyage.
Le locataire paie $48 par année au bailleur pour l'éclairage.

N° 212.—Saint-Georges de Beauce, P.Q. .. .. .. Premier étage d'un édifice, 20 x 30 pieds.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Mme P. L. Moisan.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er septembre 1917, avec option de le renouveler pour 5 ans de plus aux mêmes conditions.
Loyer.. .. .. $300 par année; $200 par le ministère et $100 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, l'enlèvement de la neige, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N 213.—Saint-Jean de Matha, P.Q. .. .. Maison en bois, 36 x 40 pieds, 2 étages, n° 300 du premier rang, Sainte-Louise.
Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. J.-Baptiste Turcotte.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er juillet 1916.
Loyer.. .. .. $44 par année: $19 par le maître de poste, et $25 par le ministère.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage et l'enlèvement de la neige.

N° 214.—Saint-Jean, N.-B. .. .. Trois chambres au troisième étage de l'édifice de la Chambre de Commerce, 162 rue Prince William.
Occupées par.. .. .. L'ingénieur-résident, G. N. Steeves, en rapport avec les améliorations au havre.
Bailleur.. .. .. Chambre de Commerce, Saint-Jean.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er juin 1916.
Loyer.. .. .. $300 par année.
Le bailleur paie le chauffage, l'éclairage et le concierge.

N° 215.—Saint-Jean, N.-B. .. .. Six bureaux à l'étage de l'édifice de la Canadian Bank of Commerce.
Occupés par.. .. .. Dr Frink, M.V., du ministère de l'Agriculture, l'ingénieur de la Marine et des Pêcheries, les examinateurs et les seconds, et l'école de navigation.
Bailleur.. .. .. Canadian Bank of Commerce.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 216.—Saint-Jean, N.-B. .. .. Deuxième étage de l'entrepôt n° 4 et de la rampe sur le quai.
Occupé par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. Cité de Saint-Jean.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 31 décembre de chaque année.
Loyer.. .. .. $2,105.32 par année.
Le locataire paie la cité de Saint-Jean pour l'eau fournie.

N° 217.—Saint-Jean, N.-B. .. .. Un emplacement au bout supérieur de l'entrepôt n° 5, Sand-Point.
Occupé comme.. .. .. Site pour la construction d'un abri à Sand-Point, pour les débardeurs.
Bailleur.. .. .. Cité de Saint-Jean.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er janvier 1918. Peut être renouvelé pour 7 années de plus, mais si le bailleur refuse de renouveler le bail, la cité paiera au locataire la somme dépensée pour les améliorations.
Loyer.. .. .. Deux cents par année.
Pas de taxes.

N° 218.—Saint-Jean, N.-B. .. .. Loyer du terrain pour une partie de l'emplacement du bureau de douane.
Bailleur.. .. .. Cité de Saint-Jean, N.-B.
Loyer.. .. .. $22 par année.

N° 219.—Saint-Jean, N.-B. .. .. Prolongement du fil électrique pour régler l'horloge du bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Cie de téléphone, N.-B.
Loyer.. .. .. $10 par année.

N° 220.—Saint-Léonard, N.-B. .. .. Chambre dans la maison de l'inspecteur d'immigration.
Occupée par.. .. .. L'inspecteur d'immigration.
Bailleur.. .. .. Ozite Roy.
Expiration du bail.. .. .. .. A la fin de chaque mois.
Loyer.. .. .. $7 par mois.

N° 221.—*Sainte-Rose, P.Q.* .. .. Rez-de-chaussée de l'école.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Village de Sainte-Rose, P.Q.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1917, avec option de le renouveler pour cinq années aux mêmes conditions, sur le consentement mutuel des deux parties. Le bailleur a droit à un avis de 3 mois en cas de renouvellement.
Loyer.. .. .. $200 par année, dont $38 par le maître de poste et $162 par le ministère.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'enlèvement de la neige, le chauffage et l'éclairage.

N° 222.—*Saint-Stephen, N.-B.* .. .. Des chambres dans l'édifice à l'angle des rues King et Water, avec l'usage du soubassement pour les combustibles, etc., et le droit d'entrée sur la rue Water.
Occupées par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. D'abord, John D. Chipman; à présent, David Johnson.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 13 août 1916.
Loyer.. .. .. $150 par année.

N° 223.—*Salmon-Arm, C.-B.* .. .. Trois chambres en arrière de l'édifice de la Banque Hamilton.
Occupées par.. .. .. Le garde-forestier en chef.
Bailleur.. .. .. J. Robb, gérant de la Banque Hamilton.
Expiration du bail.. .. .. .. 31 octobre 1915.
Loyer.. .. .. $12 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, le nettoyage et l'éclairage.

N° 224.—*Saskatoon, Sask.* .. .. Deux chambres dans les propriétés du bailleur avec l'usage de la ruelle pour l'entrée, ainsi que l'usage du lavabo avec les autres locataires.
Occupées par.. .. .. L'inspecteur des poids et mesures.
Bailleur.. .. .. John H. Cameron et Annie M. Johnstone.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 11 novembre 1915, avec option de renouveler pour une année.
Loyer.. .. .. $126 par mois.
Les bailleurs paient le chauffage et l'éclairage.

N° 225.—*Saskatoon, Sask.* .. .. Les chambres nos 412 et 415 dans l'édifice du bailleur, à l'angle de la rue 21me et la 1re Avenue.
Occupées par.. .. .. Le surintendant du service des malles de chemin de fer et son personnel.
Bailleur.. .. .. Imperial Canadian Trust Co.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er mai 1916.
Loyer.. .. .. $631 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau le chauffage, le nettoyage et les services de l'ascenseur.

N° 226.—*Saskatoon, Sask.* .. .. Chambre n° 212 dans l'édifice à l'angle de la 21me rue et la 1re Avenue, désigné sous le nom de l'édifice Canada; superficie de plancher, 477 pieds carrés.
Occupée par.. .. .. Le bureau d'accise du Revenu de l'Intérieur.
Bailleur.. .. .. Imperial Canadian Trust Co.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er novembre 1916.
Loyer.. .. .. $600 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, le nettoyage et le pouvoir électrique pour l'ascenseur.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 227.—*Saskatoon, Sask.* .. .. Rez-de-chaussée, dans l'édifice du bailleur, à l'angle de la 23me rue et la 2me Avenue; superficie du plancher, environ 3,700 pieds carrés.
Occupé par.. .. .. Le bureau de douane.
Bailleur.. .. .. Chester Thompson.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 12 décembre 1915, avec option de renouveler pour une année sur un avis au bailleur trois mois avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. .. $500 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le nettoyage.

N° 228.—Saskatoon, Sask.. .. .. Rez-de-chaussée et une partie du soubassement, édifice en brique et terra-cotta solide à l'angle nord-est de la 20me rue et la 3me Avenue. Superficie du rez-de-chaussée, 1,664 pieds carrés; du soubassement, 678 pieds carrés.

Occupés par.. .. .. L'entrepôt de vérification.
Bailleurs.. .. .. J. H. C. Willoughby et A. J. E. Summer.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 17 juin 1916.
Loyer.. .. .. $1,800 par année.
Les bailleurs paient toutes les taxes (excepté la taxe d'affaires), l'eau et le chauffage.

N° 229.—Saskatoon, Sask.. .. .. A l'angle nord-ouest de la 3me Avenue et la 22me rue, dans le nouvel édifice à l'épreuve du feu, avec le soubassement et le rez-de-chaussée seulement.

Occupés par.. .. .. Le bureau des terres fédérales.
Bailleurs.. .. .. Wilson Frères.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er octobre 1915, avec option de renouveler pour une année aux mêmes conditions.
Loyer.. .. .. $300 par mois.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau et le chauffage à la vapeur.
Le locataire paie l'éclairage et les services du gardien.

N° 230.—Sherbrooke, P.Q.. .. .. Tout le premier étage d'un édifice portant les numéros civiques 3, 5 et 7, rue Albert. Superficie de plancher, 2,714 pieds carrés. Loyer équivaut à 36 cents par pied carré.

Occupé par.. .. .. L'inspecteur des postes.
Bailleurs.. .. .. E. J. L. Page et James R. Sangster, faisant affaire sous le nom de "Page Printing and Building Co."
Expiration du bail.. .. .. .. Le 15 septembre 1918, avec l'option de le renouveler pour cinq ans aux mêmes conditions; mais le locataire a le droit de terminer le bail le 15 septembre 1917 ou le renouvellement du dit bail à la fin de la troisième ou de la quatrième année de la dite période de renouvellement en donnant un avis écrit trois mois avant le 1er mai 1917, ou avant l'expiration de la dite quatrième année en donnant un avis par écrit de l'intention de terminer ce bail à cette dite date ou de le renouveler à la fin de la troisième ou de la quatrième année.
Loyer.. .. .. $996 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, l'assurance, le chauffage, le nettoyage, y compris les corridors et fournissent le pouvoir pour l'ascenseur à marchandises dont on peut se servir jour et nuit avec les autres locataires.

N° 231.—Sherbrooke, P.Q.. .. .. Une partie de l'étage supérieur et l'usage de deux voûtes dans l'édifice du bailleur. Superficie de plancher, 1,863 pieds carrés.

Occupée par.. .. .. L'ingénieur de district, ministère des Travaux publics.
Bailleur.. .. .. Chemin de fer Québec-Central.
Expiration du bail.. .. .. .. Le 1er février 1917, avec l'option de le renouveler pour deux années en donnant avis par écrit trois mois avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. .. $1,400 par année.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, le nettoyage et les services de l'ascenseur.

N° 232.—Shoal-Lake, Man.. .. .. Chambre d'en avant dans l'édifice municipal, de 16 x 35, avec usage de la voûte.

Occupée par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Village de Shoal-Lake, Man.
Expiration du bail.. .. .. .. 1er mars 1918, avec privilège de louer pour 3 ans, sur 3 mois d'avis avant l'expiration du bail.
Loyer.. .. .. $360, le maître de poste paie $180 et le gouvernement $180.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage, l'enlèvement de la neige et le service du concierge.

N° 233.—*Swan-River, Man* . . . . La chambre du coin sud-ouest dans le bureau d'avocat du bailleur.
Occupée par.. .. ..Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. ..Benjamin E. Rothwell.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 5 septembre 1916.
Loyer.. .. ..$15 par mois.

N° 234.—*Swift-Current, Sask*.. .. ..Deux magasins donnant sur la rue Railway, le magasin du coin et les quatre magasins adjacents au nord, situés sur le côté est de la 10me Avenue, 50 pieds sur la rue Railway et 70 pieds sur la 10me Avenue.
Occupés par.. .. ..Le bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Geo. De la Salle, propriétaire de ranch, Calgary.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 20 novembre 1915.
Loyer.. .. ..$1,800 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'assurance.

N° 235.—*Swift-Current, Sask*.. .. ..Partie du premier étage, nouvel édifice en brique sur le lot 10 du bloc 66; superficie du plancher, 2,200 pieds carrés.
Occupée par.. .. ..Le bureau des terres fédérales.
Bailleur.. .. ..J. A. Johnson.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er décembre 1915.
Loyer.. .. ..$2,100 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 236.—*Sydney, N.-E*.. .. ..Chambres 3 et 4 dans l'édifice "Post"; superficie de plancher, 591·21 à raison de 60 cents du pied carré.
Occupées par.. .. ..A. G. McLeod, inspecteur des pêcheries.
Bailleur.. .. ..J. L. McLennan, de Petersfield, Sydney, N.-E.
Expiration du bail.. .. .. ..Annuellement.
Loyer.. .. ..$30 par mois.
Le bailleur paie le chauffage, l'éclairage et fournit le service du concierge.

N° 237.—*Sydney, N.-E*.. .. ..Chambre 5, dans l'édifice "Post", rue Dorchester.
Occupée par.. .. ..V. Mullins, sous-agent du ministère de la Marine et des Pêcheries.
Bailleur.. .. ..J. S. McLennan, de Petersfield, Sydney, N.-E.
Expiration du bail.. .. .. ..1er mai 1918.
Loyer.. .. ..$180 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'enlèvement de la neige, le chauffage et le service du concierge.

N° 238.—*Trois-Rivières, P.Q*.. .. ..Premier étage d'un édifice, à l'angle des rues Notre-Dame et Saint-Antoine. Superficie de plancher, 35 sur 23 pieds.
Occupé par.. .. ..L'inspecteur des postes.
Bailleur.. .. ..Su c.1001 des Chevaliers de Colomb.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er mai 1919. Loué pour cinq ans du 1er mai 1914, le locataire ayant le droit de terminer le bail à la fin de chaque année en donnant avis par écrit trois mois avant la fin de l'année.
Loyer.. .. ..$420 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 239.—*Tignish, I.-P.-E*.. .. ..6,000 pieds carrés de terrain à Tignish.
Occupé par.. .. ..Emplacement pour bureau de poste.
Bailleur.. .. ..Chemin de fer Intercolonial.
Expiration du bail.. .. .. ..Selon le bon plaisir du bailleur.
Loyer.. .. ..$1 par année.
Le locataire paie toutes les taxes.

N° 240.—*Toronto, Ont*.. .. ..Propriétés à 758, rue Queen.
Occupées par.. .. ..La station postale "G".
Bailleur.. .. ..Mme Mary A. Barrett.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er décembre 1914 et après, aux mêmes conditions, mensuellement, jusqu'à ce que la station postale "G", actuellement en voie de construction, à l'angle des rues Queen-Est et Saulter, soit prête à être occupée.
Loyer.. .. ..$200 par mois.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, l'assurance et le chauffage.

N° 241.—Toronto, Ont. . . . . Bureaux nos 334, 335, 336, 611-2, 613-4, avec la voûte n° 27, dans l'édifice du bailleur.
Occupés par. . . . . L'ingénieur de district.
Bailleur. . . . . Confederation Life Association.
Expiration du bail. . . . . Le 14 septembre 1916.
Loyer. . . . . $2,500 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, les services du gardien, et fournit l'usage de l'ascenseur.

N° 242.—Toronto, Ont. . . . . Bureau n° 703, avec la voûte n° 141 dans l'édifice du bailleur, superficie de plancher, 385 pieds carrés.
Occupé par. . . . . Ingénieurs résidents (améliorations du havre).
Bailleur. . . . . Confederation Life Association.
Expiration du bail. . . . . 31 décembre 1915.
Loyer. . . . . $575 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage, les services du concierge, du gardien et de l'ascenseur.

N° 243.—Toronto, Ont. . . . . Cinq bureaux au deuxième étage, 32 rue Front-Ouest. Superficie de plancher, 1,080 pieds carrés.
Occupés par. . . . . L'inspecteur des bateaux à vapeur.
Bailleur. . . . . Geo. J. Foy, Lté.
Expiration du bail. . . . . Le 11 décembre 1915.
Loyer. . . . . $1,300 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et les services du gardien.

N° 244.—Toronto, Ont. . . . . Chambre 23 dans l'édifice Foy.
Occupée par. . . . . Henry W. King, inspecteur des capitaines et seconds.
Bailleur. . . . . Geo. J. Foy, Lté.
Expiration du bail. . . . . A la fin de chaque mois.
Loyer. . . . . $30 par mois et $3.33⅓ par mois pour les services du gardien.

N° 245.—Toronto, Ont. . . . . Une partie du Dépôt Union avec l'usage du lavabo.
Occupé par. . . . . Le bureau d'immigration.
Bailleur. . . . . Chemin de fer du Grand-Tronc.
Expiration du bail. . . . . D'année en année, du 1er janvier, mais les bailleurs ont le droit de le terminer en aucun temps en donnant un mois d'avis, par écrit.
Loyer. . . . . $1,000 par année.
Les bailleurs paient les taxes (exceptées les taxes sur les propriétés personnelles qui sont payées par le locataire), le chaucage et l'éclairage.
Le locataire paie l'eau.

N° 246.—Toronto, Ont. . . . . Une partie du lot riverain n° 48 sur le plan enregistré 5a, à l'angle sud-ouest des rues Front et Lorne, avec l'édifice de la compagnie.
Occupés par. . . . . La station postale "A".
Bailleur. . . . . Chemin de fer du Grand-Tronc.
Expiration du bail. . . . . D'un mois à l'autre. Le chemin de fer aura le droit de terminer le bail en donnant un mois d'avis, par écrit, changé en trois mois d'avis quand on occupera l'espace additionnel, le 2 septembre 1910.
Loyer. . . . . $200 par mois.
Le bailleur paie les taxes.

N° 247.—Toronto, Ont. . . . . Espace additionnel dans l'édifice de la gare Union, en plus de l'espace occupé actuellement.
Occupé par. . . . . La station postale "A".
Bailleur. . . . . Chemin de fer du Grand-Tronc.
Expiration du bail. . . . . De mois en mois. Le bail de toutes les propriétés sera à l'avenir d'un mois à l'autre et pourra être terminé par aucune des parties sur trois mois d'avis, par écrit.
Loyer. . . . . $100 par mois.
Le bailleur paie le chauffage et l'éclairage.

N° 247.—Toronto, Ont. . . . . Hôtel Little Union, 19 rue Simcoe.
Occupé par. . . . . Le bureau d'immigration.
Bailleur. . . . . Geo. B. Hance.
Expiration du bail. . . . . Le 1er avril 1916.
Loyer. . . . . $127.50 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes.

N° 249.—Toronto, Ont. . . . . Rez-de-chaussée d'un édifice en brique à trois étages, sur le côté ouest de la rue Main, Toronto-Est, avec droit de passage dans la cour de l'entrée de côté jusqu'à la ruelle, et droit de passage sur la ruelle en arrière de la rue Gerard.
Occupé par. . . . . La station postale "H".
Bailleurs. . . . . Andrew McMillan et Wm Costain.
Expiration du bail. . . . . Le 1er octobre 1918.
Loyer. . . . . $75 par mois.
Les bailleurs paient toutes les taxes et le chauffage.

250.—Toronto, Ont. . . . . Rez-de-chaussée et soubassement de la propriété à l'angle sud-ouest des rues Bloor et Markham.
Occupés par. . . . . La station postale "E".
Bailleur. . . . . Alexander Mullin.
Expiration du bail. . . . . Le 1er août 1916 avec l'option de le renouveler pour trois ans aux mêmes conditions.
Loyer. . . . . $1,440 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 251.—Toronto, Ont. . . . . Partie de la propriété dans l'édifice Rossin House, magasin n° 121 rue King-Ouest, cave le soubaessement.
Occupée par. . . . . La section postale "B".
Bailleur. . . . . Compagnie de l'hôtel Rossin House.
Expiration du bail. . . . . Le 8 ooût 1915.
Loyer. . . . . $1,800 par année.
Le bailleur paie les taxes spéciales et le chauffage.
Le locataire paie l'eau.

N° 252.—Tronscona, Man. . . . . Rez-de-chaussée et soubassement de la partie centrale de l'édifice sur les lots 22, 23 et 24, dans le bloc 22, avec le terrain qui y est attaché.
Occupés par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Wm McFarlane.
Expiration du bail. . . . . Le 1er avril 1918.
Loyer. . . . . $900 par année, dont $650 par le ministère et $250 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N 253.—Trois-Pistoles, P.Q. . . . . Partie du rez-de-chaussée de l'édifice municipal.
Occupée par. . . . . Le bureau de poste.
Bailleur. . . . . Municipalité de Trois-Pistoles.
Expiraton du bail. . . . . Annuellement, le 1er octobre.
Loyer. . . . . $100 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'enlèvement de la neige. La maîtresse de poste paie l'eau, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 254.—Unity, Sask. . . . . Emplacements 27, 28 et 29 de la propriété 6, dans Unity.
Occupés par. . . . . Le bureau d'immigration.
Bailleur. . . . . Grand Trunk Pacic Development Co.
Expiration du bail. . . . . Le 1er avril 1931, avec l'option de le renouveler pour 21 ans au même loyer.
Loyer. . . . . $1 par année.

N° 255.—Vancouver, C.-B. . . . . Chambres 614, 615, 617 et 618 dans l'édifice Birks, au 6me étage; 1,118 pieds carrés à $1.46½ par pied carré.
Occupées par. . . . . Le surintendant des dragues.
Bailleurs. . . . . Wm Massey Birks, John Henry Birks et Gerald Walker Birks, Montréal.
Expiration du bail. . . . . Le 30 november 1915.
Loyer. . . . . $1,620 par année.
Les bailleurs paient le chauffage, l'éclairage jusqu'à 29 lampes de 25 watts et les services du concierge et de l'ascenseur.

N° 256.—Vancouver, C.-B. .. ..Deux chambres, édifice Empirs, 603 rue Hastings, Vancouver-ouest. Superficie de plancher, 748 pieds cubes.
Occupées par.. .. ..Capitaine Charles Eddie, inspecteur des capitaines et seconds.
Bailleur.. .. ..Jplius A. Brown.
Expiration du bail.. .. .. ..A la fin de chaque mois.
Loyer.. .. ..$40 par mois.

N° 257.—Vancouver, C.-B. .. ..Chambre dans le dépôt du chemin de fer des bailleurs; 2,524 pieds carrés à $1.22 par pied carré.
Occupée par.. .. ..Salle de triage du ministère des Postes.
Bailleur.. .. ..Chemin de fer Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. ..1er août 1919.
Loyer.. .. ..$3,079.28 par année.
Le bailleur paie toutes les taxes et le chauffage.

N° 258.—Vancouver, C.-B. .. ..Trois chambres au 2me étage. Hangar de détention des Chinois adjacent au hangar. Le devant du quai n° 1, Vancouver, et droit d'accès sur la propriété du bailleur par les voies ordinaires.
Occupés par.. .. ..Le bureau d'immigration et bâtisse temporaire de détention pour les immigrés ainsi que magasins.
Bailleur.. .. ..Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. ..D'une année à l'autre, du 1er janvier.
Loyer.. .. ..$25 par mois.

N° 259.—Vancouver, C.-B .. ..Partie de l'anse Burrard contiguë au lot 135 du groupe 1, district de New-Westminster, dans la ville de Vancouver.
Occupée comme.. .. ..Site d'une bâtisse de détention.
Bailleur.. .. ..Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. ..Le 1er mai 1934; renouvelable à l'expiration de tous les 21 ans.
Loyer.. .. ..$1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 260.—Vancouver, C.-B. .. ..Cavité sous le trottoir, située sur le côté est de la rue Howe et ayant une superficie de 107 pieds.
Bailleur.. .. ..Cité de Vancouver.
Expiration du bail.. .. .. ..Aucun temps, sur avis d'un mois, par écrit.
Loyer.. .. ..$5 à l'exécution du contrat, et $5.35 par année pour la permission accordée.

N° 261.—Vancouver, C.-B. .. ..Rez-de-chaussée de l'édifice au côté ouest de la rue Main entre la 16me et 17me Avenue, portant le numéro civique 3235 rue Main, ainsi qu'une chambre sur la 17me Avenue, de 18 x 65 pieds.
Occupés par.. .. ..La station postale "C".
Bailleur.. .. ..Geo. Wm. Dunlap.
Expiration du bail.. .. .. ..Mensuellement.
Loyer.. .. ..$90 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes et l'eau fournie par la municipalité de Vancouver-Sud, ainsi que le chauffage.

N° 262.—Vancouver, C.-B. .. ..Le premier, le deuxième, le troisième et le quatrième étages, 749, rue Hastings-Est. Superficie totale de ce local et des propriétés louées en vertu du bail 9542: 5,814 pieds carrés.
Occupés par.. .. ..La station postale "B", etc.
Bailleur.. .. ..Mme Robert Hamilton.
Expiration du bail.. .. .. ..Chaque mois.
Loyer.. .. ..$335 par mois, jusque ce que le nouvel édifice soit prêt pour occupation. Remarque—Entre cette propriété et d'autres louées par Mme Hamilton, le loyer pour les deux ne devant pas excéder $600 par mois.
Le bailleur paie l'eau et le chauffage.

N° 263.—*Vancouver, C.-B*.. .. .. Rez-de-chaussée de l'édifice à 249 rue Hastings.
Occupé par.. .. .. La station postale "B".
Bailleur.. .. .. Mme Robt. Hamilton.
Expiration du bail.. .. .. Le 15 avril 1918 (bail n° 9542).
Loyer.. .. .. $265 par mois pour les deux dernières années et $315 par mois pour les trois années suivantes.

N° [illegible].—*Vermillion, Alta*.. .. .. Une partie des terrains de la gare du bailleur.
Occupée par.. .. .. Site de la salle d'immigration.
Bailleur.. .. .. Compagnie du Nord-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. Sur un mois d'avis du bailleur ou du locataire.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le bailleur paie les taxes et l'eau.

N° [illegible].—*Victoria, C.-B*.. .. .. Chambres 505, 506 et 507 au 5me étage de l'édifice à l'angle des rues Government, Humboldt et Gordon. Superficie de plancher: chambre 505, 306 pieds carrés; chambre 506, 217 pieds carrés, et chambre 507, 306 pieds carrés.
Occupées par.. .. .. L'ingénieur de district.
Bailleur.. .. .. Belmont Buildings, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. Le 1er juillet 1916.
Loyer.. .. .. $110 par mois.
Le bailleur fournit l'eau et les services de l'ascenseur.
Le loyer est payable au bureau de Cross & Cie, les agents dûment nommés pour le présent, ou à aucune autre place dans la cité de Victoria, désignée par les propriétaires.
Le locataire devra payer aux propriétaires tous les comptes pour l'eau, le gaz, le pouvoir ou la lumière électrique employés sur les propriétés louées, tels qu'indiqués par le compteur, le montant excédant ce nombre devant être fourni gratuitement par les propriétaires tel que ci-dessous spécifié.
Section 3, sous-section (2).—Les propriétaires s'engagent à éclairer les corridors, les espaces et passages publics, à chauffer la propriété et à fournir la lumière et l'eau pour l'usage du locataire et les services du concierge, à faire nettoyer la propriété, pourvu que le montant de lumière électrique pour les dites propriété louées, fournie gratuitement, n'excède pas un pouvoir de chandelle pour chaque 5 pieds carrés de superficie; le locataire paiera toute lumière artificielle fournie en sus de ce montant aux taux exigés, à Victoria.
Section 3, sous-section (4).—Les propriétaires devront fournir au locataire le pouvoir électrique requis pour faire fonctionner les machines en la manière approuvée par écrit par les propriétaires, le coût devant être payé par le locataire aux taux exigés, à Victoria.
Section 2, sous-section (11).—Il est stipulé que le locataire devra permettre au concierge ou autres employés des propriétaires d'entrer sur les propriétés pour les nettoyer.
Section 2, sous-section (13).—Les propriétaires ne seront pas responsables pour les dommages causés par le coulage de l'eau.
Section 2, sous-section (14) engage le locataire à ne se servir d'autre courant électrique pour la lumière ou le pouvoir ou d'autre lumière artificielle ou force motrice que ceux fournis par les propriétaires, le compteur étant posé par les propriétaires ou par leur ordre.
Section 2, sous-section (11) statue que les propriétaires ou leurs agents pourront entrer sur les propriétés pour les examiner ou y faire des réparations.

N° [illegible].—*Victoria, C.-B*.. .. .. Chambre 504, au 5me étage de l'édifice à l'angle des rues Government, Humboldt et Gordon; 277 pieds carrés.
Occupée par.. .. .. Les ingénieurs du ministère des Travaux publics.
Bailleurs.. .. .. Belmont Buildings, Ltd.
Expiration du bail.. .. .. Le 1er juillet 1916.
Loyer.. .. .. $40 par mois.
Les bailleurs paient l'eau et les services de l'ascenseur.
Le loyer est payable au bureau de Cross & Cie, les agents dûment nommés pour le présent, ou à aucune autre place dans la cité de Victoria qui pourrait être désignée par les propriétaires.
Les autres conditions sont les mêmes que celles qui sont ci-dessus mentionnées dans le bail des édifices Belmont.

N° [illegible].—*Victoria, C.-B*.. .. .. Un abri dans l'un des hangars du quai du Pacifique-Canadien pour l'appareil de fumigation.
Bailleur.. .. .. Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. Mensuellement.
Loyer.. .. .. $2.50 par mois.

N° 268.—Victoria, C.-B. .. .. Trois étages à l'angle des rues Langley et Broughton, édifice Ames-Holding.
Entrepôt temporaire de vérification.
Occupés par.. .. .. Alexander James Coholan McDermott.
Bailleur.. .. .. Le 1er janvier 1917.
Expiration du bail.. .. .. $500 par mois.
Loyer.. .. ..
Le bailleur paie les taxes.
Le locataire paie les taxes.

N° 269.—Victoriaville, Qué. .. .. Emplacement de drain.
Bailleur.. .. .. Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. La permission peut être annulée en aucun temps.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le locataire paie les taxes.

N° 270.—Vicking, Man. .. .. Emplacement.
Occupé par.. .. .. La salle des immigrés.
Bailleur.. .. .. G.T.P. Development Co.
Expiration du bail.. .. .. 16 février 1932.
Loyer.. .. .. $1 par année.

N° 271.—Virden, Man. .. .. Ecole.
Occupée par.. .. .. Bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. District scolaire de Virden, Man.
Expiration du bail.. .. .. 16 février 1932.
Loyer.. .. .. $250 par année.

N° 272.—Wadena, Sask. .. .. Lots 5 et 6, propriété 23, à l'angle de l'avenue Railway et la 3me rue, dans Wadena.
Occupés par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. McKenzie, Mann Co., Ltd.
Expiration du bail.. .. .. Le 1er janvier 1918. Le locataire devra quitter en aucun temps sur 30 jours d'avis et une proportion du loyer sera remboursée.
Loyer.. .. .. $1 par année.
Le bailleur paie les taxes.

N° 273.—Weymouth, N.-E. .. .. Edifice appartenant au bailleur, au côté ouest du chemin principal et au côté sud du pont.
Occupé par.. .. .. Le bureau de poste.
Bailleur.. .. .. Thomas C. Rice.
Expiration du bail.. .. .. Le 1er juin 1916.
Loyer.. .. .. $200 par année, dont $100 par le ministère et $100 par le maître de poste.
Le bailleur paie les taxes, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage.

N° 274.—Wilkie, Sask. .. .. Emplacement pour la salle d'immigration.
Bailleur.. .. .. Compagnie du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail.. .. .. Aucun bail n'est enregistré au ministère, mais un loyer a été payé annuellement à l'avance jusqu'au 27 janvier 1915.
Loyer.. .. .. $1 par année.

N° 275.—Windsor, Ont. .. .. Chambres 1 et 2 au deuxième étage de l'édifice de la banque de la Nouvelle-Ecosse, sur le côté nord de la rue Water, avec l'usage du corridor de l'escalier où le passage de la rue Water et l'usage du cabinet et des lavabos.
Occupées par.. .. .. Le bureau d'immigration.
Bailleur.. .. .. La banque de la Nouvelle-Ecosse.
Expiration du bail.. .. .. Le 30 juin 1916.
Loyer.. .. .. $225 par année.
Le bailleur paie les taxes et le chauffage.

N° 276.—Windsor, Ont. .. .. Une partie de l'édifice du bailleur à l'angle sud-est de l'avenue Ouellette et de la rue London.
Occupée par.. .. .. L'ingénieur de district, ministère des Travaux publics.
Bailleur.. .. .. La Compagnie Heintzman.
Expiration.. .. .. Le 2 octobre 1919.
Loyer.. .. .. $1,200 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau et le chauffage.

N° 277.—Winnipeg, Man. . . . . Ligne télégraphique privée jusqu'à la station du Feu, à partir de la bâtisse des immigrés, à Winnipeg, pour un système d'alarme pour le feu, en rapport avec la Canadian May Oatway Fire Alarm; 1¼ mille à raison de $7.50 par ¼ de mille.
Bailleur. . . . . Canadian May Oatway Fire Alarm Co., Ltd.
Loyer. . . . . $37.50.

N° 278.—Winnipeg, Man. . . . . Chambre additionnelle dans l'édifice Bawlf.
Occupée par. . . . . Le bureau des Affaires des sauvages.
Bailleur. . . . . N. Bawlf.
Expiration du bail. . . . . . A la fin de chaque mois.
Loyer. . . . . $35 par mois.

N° 279.—Winnipeg, Man. . . . . Des bureaux au 3me étage et un petit magasin au 2me étage de l'édifice de la Chambre de Commerce.
Occupés par. . . . . Le service hydrographique.
Bailleur. . . . . N. Bawlf.
Expiration du bail. . . . . . Le 1er décembre 1918, le locataire ayant le privilège de terminer le bail à la fin de la troisième année (le 1er décembre 1913) ou de la quatrième année (le 1er décembre 1917) en donnant avis par écrit trois mois avant la fin de la troisième ou de la quatrième année.
Loyer. . . . . $225 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, l'éclairage, l'assurance, le nettoyage et les services de l'ascenseur.

N° 280.—Winnipeg, Man. . . . . Deux chambres dans l'édifice de la Chambre de Commerce.
Occupées par. . . . . Le bureau du gaz et de l'électricité.
Bailleur. . . . . N. Bawlf.
Expiration du bail. . . . . . Aucun temps, sur 30 jours d'avis.
Loyer. . . . . $70 par mois.

N° 281.—Winnipeg, Man. . . . . Sept chambres, nos 400, 402, 404, 240, 210, 207 et 214 dans le vieil édifice Grain Exchange.
Ocupées par. . . . . Le bureau des Affaires des sauvages.
Bailleur. . . . . N. Bawlf.
Expiration du bail. . . . . . Sur un mois d'avis, du 1er du mois.
Loyer. . . . . $90 par mois.
Le bailleur paie le chauffage et le balayage.

N° 282.—Winnipeg, Man. . . . . Bureau n° 406 dans l'édifice du bailleur, à l'angle de l'avenue Portage et la rue Edmonton.
Occupé par. . . . . Les archives.
Bailleur. . . . . Wm James Boyd.
Expiration du bail. . . . . . Le 31 mars 1916.
Loyer. . . . . $47.50 par mois.
Le bailleur paie toutes les taxes, l'eau, le chauffage, les services du concierge et le nettoyage. Le locataire paie l'éclairage.

N° 283.—Winnipeg, Man. . . . . Bureau (15 x 16 pieds; 240 pieds carrés) dans l'édifice Boyd.
Occupé par. . . . . L'inspecteur des pêcheries.
Bailleur. . . . . W. J. Boyd.
Expiration du bail. . . . . . A la fin de chaque mois.
Loyer. . . . . $27 par mois.

N° 284.—Winnipeg, Man. . . . . Deuxième étage de l'édifice Boyd, à l'angle de la rue Portage. Superficie de plancher, 1,467 pieds carrés.
Occupé par. . . . . La commission des chemins de fer.
Bailleur. . . . . Wm J. Boyd.
Expiration du bail. . . . . . Date du bail, le 1er juin 1916.
Loyer. . . . . $1,830 par année.
Le bailleur paie les taxes, l'eau, le chauffage et le pouvoir électrique.
Le locataire paie l'éclairage.

N° 285.—Winnipeg, Man. . . . . Chambre dans l'édifice de la Compagnie Dominion Express.
Occupée par. . . . . La station postale "A".
Bailleur. . . . . Chemin de fer du Pacifique-Canadien.
Expiration du bail. . . . . . Le 11 juillet 1916, mais il peut être terminé en aucun temps par le bailleur en donnant un mois d'avis, par écrit, au locataire.
Loyer. . . . . $2,992.66 par année.
Le bailleur paie le chauffage et l'éclairage.
Le locataire paie les taxes.

N° 286.—Winnipeg, Man. . . . . Le logement et dépendances, à l'angle sud-ouest de l'avenue Portage et la rue Aubrey, constituant les deux magasins à l'ouest du magasin du coin dans le dit édifice.
Occupés par. . . . . La station postale "D".
Bailleur. . . . . C. W. Cooper.
Expiration du bail. . . . . . Le 31 mars 1915.
Loyer. . . . . $1,800 par année.
Le locataire paie les taxes, l'eau, le chauffage et l'éclaiirage.

N° 287.—Winnipeg, Man. . . . . Chambres 701, 702, 703 et 704, édifice Notre-Dame.
Occupées par. . . . . Ingénieur de district et personnel.
Bailleur. . . . . Notre-Dame Investment Co.
Expiration du bail. . . . . . 1er janvier 1920.
Loyer. . . . . $1,500 par année.
Les bailleurs paient les taxes, l'eau, le chauffage et le service du concierge, fournissent le service de l'ascenseur.

N° 288.—Winnipeg, Man. . . . . Tout le logement et ses dépendances, désignés sous le n° 103, Osborne, "Adelaide Block".
Occupés par. . . . . La station postale "C".
Bailleur. . . . . Sir R. P. Roblin.
Expiration du bail. . . . . . Le 1er février 1915.
Loyer. . . . . $1,500 par année.
Le bailleur paie le chauffage.

N° 289.—Winnipeg, Man. . . . . Chambre, 28 x 75 pieds, au soubassement du dépôt Union.
Occupée par. . . . . Bureau postal.
Bailleur. . . . . Winnipeg Joint Terminals.
Expiration du bail. . . . . . Le 1er septembre 1917, avec l'option de le renouveler pour un autre terme de 5 ans aux mêmes conditions.
Loyer. . . . . $2,416 par année.
Les bailleurs paient les taxes, le chauffage et l'éclairage.

PARTIE IV

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

SUR LES

TRAVAUX DANS LES HAVRES ET LES RIVIÈRES

Y COMPRIS

LES SERVICES DES BASSINS DE RADOUB, DES DRAGUEURS, DES CHEMINS, PONTS, ARPENTAGES ET LEVES DES PLANS, DANS TOUT LE CANADA.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, le 12 août 1915.

M. R. C. DESROCHERS, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés sous ma direction durant l'exercice révolu le 31 mars 1915.

Ces travaux comprennent: la construction et la réparation de quais, jetées, môles, brise-lames, barrages, déversoirs et ouvrages de protection des rives et des grèves; l'amélioration des ports et des rivières par le dragage; la construction, l'entretien et le service des dragueurs appartenant à l'Etat; la construction et l'entretien des bassins de radoub, la construction, l'entretien et le fonctionnement des glissoirs et des estacades; la construction et l'entretien des ponts interprovinciaux et de leurs abords, et des ponts construits sur les grands chemins qui relèvent du gouvernement fédéral dans les territoires du Nord-Ouest; l'entretien des routes militaires; les études hydrographiques, l'arpentage proprement dit et le levé des plans, les études topographiques et examens ordinaires, y compris les mesurages géodésiques, les nivellements de précision et toutes les opérations nécessaires à la préparation des plans, rapports et estimations; l'essai des ciments, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EUGENE LAFLEUR,
Ingénieur en chef.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

AMHERST.

Port-Amherst, comté de Cumberland, est situé au fond de la baie de Chignecto, près de l'embouchure de la rivière La-Planche, à environ deux milles et demi de la ville d'Amherst. Cette ville est probablement la plus importante, la plus prospère et la plus active, au point de vue industriel, des villes de la Nouvelle-Ecosse, et, comme c'est un centre manufacturier de quelque importance, on voit facilement que son agrandissement requiert essentiellement des moyens de transport convenables par eau. Amherst compte environ 11,500 habitants.

Les travaux de cet endroit sont décrits dans le rapport de 1914.

En 1913-14, environ $3,000 ont été dépensés pour démolir le vieux quai, et pendant le dernier exercice financier on a construit un prolongement au nouveau quai. Ce prolongement a 250 pieds de longueur et il est construit d'une manière analogue au quai neuf, c'est-à-dire en chevalets de pilotis, espacés de 8 pieds, et dont les pilotis sont écartés de 7½ pieds les uns des autres latéralement; la façade de cette structure est en pilotis jointifs et protégée par des défenses doubles. Cet ouvrage donné par contrat a été fait par la *Maple Leaf Lumber Company, Limited,* d'Amherst. Les travaux commencés en juin ont été complétés le 10 novembre 1914. Le montant du contrat était de $16,440, et il y a eu des extra pour $584.16.

Les grandes marées montent ici de 40 pieds; les mortes-mers de 33 pieds.

Dragage.

Pendant le dernier exercice financier, la drague "N° 14" a été mise en opération à Amherst. On a commencé le dragage le 27 juin et les travaux ont été arrêtés le 17 novembre 1914. Durant cette période, il a été dragué 9,953 verges cubes de déblais, dont 1,333 verges ont été prises le long du quai, et le reste vis-à-vis du *Marine Railway Dock.*

A l'arrêt des travaux, on avait dragué une superficie triangulaire ayant une base de 580 pieds de longueur et une perpendiculaire de 90 pieds de longueur. Il reste à creuser une superficie en forme de trapèze ayant 80 pieds perpendiculairement sur une base de 680 pieds et un sommet de 580 pieds. Les quantités ci-mentionnées sont des mesures de chaland; les déblais se composent d'argile, dont les 4 pieds supérieurs sont assez faciles à enlever, mais plus bas l'argile est très durcie.

ANDERSON'S-COVE.

Anderson's-Cove, comté d'Annapolis, est une petite crique presque imperceptible dans la côte, sur la rive sud de la baie de Fundy, à 16 milles à l'est de Digby-Cut, à 2 milles à l'est de Litchfield, et à 2 milles à l'ouest de Parker's-Cove. La petite colonie qui est appelée Hillsburn en ce lieu, comprend, dans un rayon d'un mille, une population de 150 âmes qui a recours presque exclusivement à la pêche pour sa subsistance.

Afin de procurer un abri sûr à leurs bateaux, qui sont souvent brisés ou détruits à cause du manque de protection, le ministère, en 1905-06, a commencé la construction d'un brise-lames à Anderson's-Cove, lequel a été prolongé en 1906-07, en 1908-09, en 1911-12, et encore en 1912-13.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $2,999.59 pour achever le prolongement de 42 pieds de longueur construit en 1911-12, et pour l'exécution d'un autre prolongement de 60 pieds de longueur, de 26 pieds de largeur et de 20 à 25 pieds de hauteur.

En 1913-14, un montant de $3,000 a été dépensé pour construire un parapet ou garde-lames, de 264 pieds de longueur, sur le côté du large du brise-lames, et pour un lambrissage de la même longueur. On a rempli avec du bois, des fascines et de la pierre une brèche qu'une tempête avait faite, en janvier 1913, au centre de l'ouvrage.

La longueur totale du brise-lames en ce lieu, est aujourd'hui de 414 pieds; sa largeur est de 26 pieds, et sa hauteur de 7 à 25 pieds. Il a été solidement construit en encaissement de bois indigène, revêtu entièrement et chargé de pierres. Les grandes marées parviennent ici à 28 pieds.

En 1914-15, on a dépensé un montant de $193.50 pour placer environ 400 verges cubes de pierres perdues le long de la face du large du brise-lames, et aussi pour quelques petites réparations au plancher.

ARICHAT.

Arichat est le chef-lieu du comté de Richmond. Il se trouve sur la rive nord du havre d'Arichat, côté sud de l'île Madame.

Le havre est spacieux et bien abrité par des îles au large. Deux chenaux d'accès y conduisent. Le chenal de l'ouest, quoique n'ayant que 600 pieds de largeur est plus facile; celui du sud a 1,800 pieds de largeur, mais il est obstrué par des battures.

Le 13 juillet 1910, on passa un contrat pour la construction d'un quai et d'un entrepôt en cet endroit au montant de $16,176.

L'ouvrage fut commencé le 23 septembre 1910, et terminé le 8 septembre 1911.

L'ouvrage comprend un abord en pierre, long de 131 pieds et large de 30 pieds; un quai avec piles et travées, long de 144 pieds et large de 30 pieds qui se termine par un L, aussi formé de piles et de travées de 90 x 50 pieds, et d'un entrepôt de 80 x 25 pieds situé sur le L. La longueur de la face donnant sur le chenal aura 120 pieds, offrant un tirant d'eau de 19 pieds à basse mer; la substructure des caissons est construite en bois rond créosoté.

Au cours de l'année 1912-1913, une somme de $589.59 a été dépensée pour réunir les matériaux nécessaires pour la construction d'un mur de soutènement en pierre et en béton en avant de la propriété du gouvernement; on a construit 40 pieds linéaires de ce mur. Pendant 1913-14, la somme de $293.49 a été dépensée, à la journée, pour construire un autre 40 pieds de ces travaux.

Pendant l'exercice financier expiré le 31 mars 1915, on a dépensé un montant de $100 pour construire et placer une grue, une plate-forme mobile, un poteau d'amarrage, et aussi pour se procurer deux trucks et poser du gravier dans les abords.

ARICHAT-OUEST—BRISE-LAMES.

Arichat-Ouest, comté de Richmond, est un petit havre, très sûr, situé sur la côte ouest de l'île Madame, abrité au sud et à l'ouest par l'île Creighton, et par un brise-lames entre Arichat et l'île Madame.

Le brise-lames a été construit par le ministère pour la protection du havre, voilà environ 38 ans, et a 1,200 pieds de longueur par 24 pieds de largeur; il est construit en caissons de bois rond, à parements ouverts, solidement remplis de lest; il a environ 11 pieds de hauteur du fond qui est à sec à l'eau basse des grandes marées. Il est couvert en madriers et sur le sommet passe le chemin qui met les deux îles en communication.

De 1904 à 1908, $1,840.97 furent dépensés pour des réparations urgentes et le renouvellement du plancher et des solives.

En 1911-1912, une somme de $664.04 fut dépensée pour l'achat d'une partie des matériaux requis pour remettre le brise-lames en bonne condition et au cours de 1912-1913, on se procura, au prix de $2,138.95, le reste des matériaux requis et on procéda à la reconstruction partielle du sommet de l'ouvrage, en renouvelant les solives du plancher, le plancher et les pièces de couronnement.

Pendant 1914-1915, on a dépensé la somme de $1,199.68 pour continuer la reconstruction du sommet du brise-lames, commencée en 1911-1912 et continuée en 1912-1913.

Dragage.

A cause d'une barre qui se trouve au sud du chenal et qui causait une obstruction à l'abordage au quai, on passa un marché avec l'*Atlantic Dredging Co.,* de Louisbourg, pour enlever cette barre jusqu'à une profondeur de 13 pieds, à l'eau basse des grandes marées, au taux de 38½ cents par verge cube, mesure prise sur les chalands.

Les travaux commencèrent le 9 septembre 1914, et continuèrent jusqu'en octobre suivant, lorsqu'on atteignit le roc solide. Comme l'appareil ne pouvait pas creuser dans ce roc, on suspendit les travaux.

Tout l'ouvrage exécuté consista à enlever 9,367 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de sable, d'argile et de roches. Comme la mesure prise sur place donnait 6,347 verges cubes, le facteur d'expansion était donc 47.58 pour 100, mais les entrepreneurs furent payés pour 9,123 verges cubes seulement, mesure prise sur les chalands, au taux stipulé de 38½ cents par verge cube, soit un total, $3,512.36.

Comme il est mentionné plus haut, l'ouvrage n'est pas terminé, mais les conditions ont été améliorées; le chenal entre l'extrémité du quai a été élargi d'environ 90 pieds, ou de 135 à 225 pieds et il y a 13 pieds d'eau à mer basse, sur toute cette distance, comme on le voulait.

ARISAIG.

Arisaig, comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, à 15 milles au sud-ouest du cap Georges.

Les travaux en cet endroit consistent en un appontement sur le côté nord, et en un brise-lames sur le côté sud d'une anse.

Le ministère améliora l'ouvrage qui fut entrepris par le gouvernement provincial avant la confédération. L'appontement a une longueur de 544 pieds, y compris un abord long de 272 pieds, et de 40 à 44 pieds de longueur. Il est fortifié et protégé, sur le côté de la mer, par un bloc en encaissement, de 24 x 24 pieds, à son extrémité extérieure, et par un talus en pierre, de 3 dans 1, établi à partir du niveau de la haute mer.

En 1910-1911, on a dépensé le montant de $4,761.32 pour réparer environ 60 pieds de l'approche et environ 80 pieds de la face extérieure du quai, ainsi que pour renouveler le lest et faire des réparations à la partie "L", à l'extrémité extérieure des travaux; on a aussi acheté tout le bois créosoté et une partie du lest et du bois pour un prolongement projeté devant avoir 57 par 20 pieds et en ligne avec les travaux; cette partie devra s'étendre jusqu'à 12 pieds à l'eau basse des grandes marées et avoir une substructure créosotée jusqu'au niveau de l'eau à mi-marée, complètement lestée et lambrissée sur toutes les faces avec du bois franc et du bois créosoté. Les travaux actuels ont 4 pieds de profondeur à l'extrémité du large. Les grandes marées montent de 5 pieds.

En 1911-1912, le montant de $15.32 a été dépensé pour payer la balance due sur l'achat du bois créosoté et pour acheter le reste des matériaux requis pour le prolongement proposé.

En 1912-13 un montant de $1,565.74 a été employé pour démolir jusqu'au niveau de l'eau et reconstruire avec une substructure en bois créosoté, 80 pieds de la face extérieure du quai (à partir de 24 pieds et jusqu'à 104 pieds de l'extrémité du large), sur une largeur de 20 pieds et une profondeur moyenne de 10 pieds.

En 1913-14, on a dépensé le montant de $2,234.90, comme suit: $1,165.36 pour renforcer l'extrémité extérieure du quai et pour réparations générales, et $1,029.54 pour acheter une partie du lest et le bois requis pour le prolongement projeté.

Au cours de l'exercice 1914-15, on a dépensé le montant de $2,833.27 pour compléter les réparations de l'extrémité extérieure du quai; pour l'enlèvement du lest, etc., par un scaphandrier sur l'emplacement du prolongement projeté, et pour acheter les matériaux requis pour ce prolongement et pour la construction d'un petit hangar pour y emmagasiner les outils et les matériaux.

On procéda avec les travaux en mai, juillet, août, septembre et octobre.

BABIN'S-COVE.

Babin's-Cove, comté de Richmond, est situé sur la rive nord du port d'Arichat, presque vis-à-vis de l'entrée ouest et près de l'île Madame.

Le quai, construit par le ministère en 1893-4, a 72½ pieds de longueur avec 13 pieds d'eau à la marée basse; il a été érigé pour servir de débarcadère en hiver aux bateaux à vapeur faisant le trajet quotidien entre Port-Mulgrave et Arichat, lorsque ces bateaux ne pouvaient entrer dans le havre intérieur à cause des glaces. Cette construction consiste en une approche en pierre de 12 pieds de longueur; une structure à piles et travée ayant une pile intérieure de 20 x 20 pieds au sommet et une pile extérieure de 25 x 40 pieds au sommet, avec une travée entre elles, de 17½ pieds.

Quoique construit depuis plus de 20 ans, ce quai, à venir jusqu'à cette année, n'a pas eu besoin de réparations, mais comme la charpente au-dessus de l'eau basse commençait à se détériorer, on a, pendant la présente année, dépensé la somme de $1,398.46 pour reconstruire toute la partie au-dessus de l'eau basse. Un ouvrage en caissons ordinaires a été érigé avec solives de plancher, plancher, couronnement et défenses en neuf.

BADDECK.

Baddeck, chef-lieu du comté de Victoria, est situé sur la rive nord du lac Petit-Bras-d'Or, près de l'entrée du chenal de Saint-Patrice.

En 1907-8, le ministère construisit, à cet endroit, un quai de 284 pieds de longueur jusqu'à une profondeur de 18 pieds, à l'eau basse du lac. Ce quai comprenait: une chaussée d'accès, de 64 pieds de longueur, par 30 pieds de largeur; un ouvrage en caisson, avec substructure en bois créosoté, de 50 pieds de longueur, par 40 pieds de largeur; un prolongement en pilotis de bois créosoté, de 170 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur; avec deux débarcadères, de 32 et 64 pieds de longueur, par 8 pieds de largeur, respectivement, l'un sur chaque côté de l'extrémité intérieure du quai, et tous deux construits sur des pilotis en bois créosoté.

Le dessus du quai est à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse du lac, qui monte d'environ 15 pouces.

En 1908-9-10, le terrain du quai a été entouré d'une clôture, drainé, exhaussé et nivelé; le vieux hangar aux marchandises a été réparé et disposé pour un bureau, une salle d'attente et une chambre de bagage. On a, de plus, construit sur l'extrémité intérieure du quai un nouvel entrepôt, de 48 x 34 pieds; et un mur de soutènement en caissons a été partiellement érigé sur le devant de la propriété en face du havre.

Au cours de l'année terminée le 31 mars 1913, un montant de $399.97 a été dépensé, à la journée, pour parachever l'ouvrage en caissons, le quai et le mur de soutènement et peinturer la clôture autour de la propriété.

Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1914, la somme de $59.18 a été dépensée pour des réparations temporaires au plancher du quai.

Pendant l'année 1914-15, on a dépensé la somme de $624.86 pour renouveler le plancher à l'extrémité extérieure du quai, et poser un lambrissage jointif sur la façade extérieure de la pile en caissons sur le côté est du quai.

BARACHOIS.

Barachois, comté de Victoria, est un petit établissement situé à l'embouchure de la rivière Barachois, sur la rive nord de la baie de Sainte-Anne, à environ 3 milles à l'est de l'entrée du havre de Sainte-Anne.

L'embouchure de la rivière offre un abri aux petites embarcations; il est protégé par la grève de la baie, et l'on y pénètre par un chenal instable à travers un banc de gravier.

Pour empêcher l'amoncellement du sable amené de l'est à l'entrée du chenal, on a construit un brise-lames en encaissement, long de 232 pieds sur le côté est de l'entrée; et, en vue d'immobiliser le chenal et d'arriver à une plus grande profondeur à l'extrémité du banc, on a construit une digue en pierraille, fascines et pilotis, longue de 230 pieds, aussi sur le côté est de l'entrée, parallèlement au brise-lames à une distance de 200 pieds.

Ces travaux ont amélioré le chenal notablement, et afin de donner une plus grande portée à l'ouvrage, on a dépensé $797.72 en 1910-11, pour allonger la digue de 80 pieds en encaissement de bois rond.

Pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915, la somme de $699.96 a été dépensée pour réparer le brise-lames en plaçant des fascines et de la pierre et en exhaussant de 2 pieds la pile en caisson à la tête du quai.

Cet ouvrage a très bien réussi à garder l'embouchure du chenal libre de sable, et permettra aux bateaux d'entrer dans le havre en aucun temps de la marée.

BASS-RIVER.

Bass-River, comté de Colchester, village situé sur la rive nord de la baie Cobequid, le bras est de la baie de Fundy, compte environ 500 habitants qui s'occupent à la culture du sol et aux industries manufacturières. Ce village se trouve à mi-chemin entre Truro et Parrsboro, ou à environ 28 milles de chacune de ces villes.

En 1894-95, le ministère passa un marché au prix de $3,240, pour la construction d'un quai sur pilotis, en ce lieu, de 210 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur, avec un " L ", à l'extrémité extérieure, de 55 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur. A l'extrémité extérieure de l'" L ", on fut obligé de construire un petit bloc en encaissement contenant 8,000 pieds cubes de bois, à cause de la consistance du fond où l'on ne pouvait enfoncer les pilotis à la profondeur déterminée. Le quai a une hauteur de 25 pieds à sa face extérieure où l'on trouve une profondeur d'eau de 22 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. En 1901-02, le ministère dépensa la somme de $1,099.11 pour prolonger l'ouvrage sur pilotis. Ce prolongement a 40 pieds carrés, et il a été solidement construit en encaissement sur pilotis, et il donne au quai la forme d'un " T ". On construisit un petit entrepôt sur le quai, pour la commodité de la navigation et du trafic local. Depuis cette date on dépensa plusieurs sommes pour les réparations de l'ouvrage, et en 1911-12, on dépensa $709.33, pour les réparations et les réfections du corps du quai, travaux qui ont consisté dans le renouvellement de tout le tablier, et des longerons, des garde-corps et de quelques lisses.

Pendant l'exercice financier de 1914-15, la somme de $534.89 a été dépensée pour renouveler quelques défenses, réparer le coin extérieur du quai, placer des liernes neuves aux pilotis et renouveler une partie du plancher dans le retour en " L ".

Les travaux commencés le 1er mai ont été complétés le 5 décembre 1914.

BATTERY-POINT.

Battery-Point, comté d'Annapolis, petite colonie de pêcheurs qui compte environ 150 âmes, est situé sur le côté est de Digby-Gut, à environ 4 milles au nord-est de la ville de Digby, et à 16 milles au sud-ouest d'Annapolis.

En 1904-05, le ministère a commencé, à Battery-Point, la construction d'un brise-lames pour y protéger la flottille de pêche, laquelle se compose d'environ 40 à 50 bateaux. On a prolongé cet ouvrage en 1905-06, 1906-07 et 1910-11, et sa longueur est aujourd'hui de 190 pieds, sa largeur de 26 à 30 pieds et sa hauteur de 8 à 29 pieds. Il a été solidement construit en un encaissement de bois indigène, chargé de lest, et on a revêtu sa partie inférieure au moyen de madriers créosotés de 4 pouces pour protéger l'ouvrage contre les ravages du limnoria lignorum. En 1911-12, le ministère a dépensé $2,709.87 pour commencer la construction d'un second brise-lames, qu'on a établi à environ 200 pieds au sud du premier, dans le but de protéger Battery-Point contre les tempêtes venant du sud.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $2,998.89 pour le prolongement du brise-lames sud en ce lieu, au moyen d'un caisson supplémentaire, long de 70 pieds, large de 30 pieds, et haut de 22 à 29 pieds.

En 1913-14, un montant de $265.98 a été dépensé pour compléter ce prolongement de 70 pieds. Les grandes marées montent de 27 pieds, les mortes-mers de 23 pieds.

En 1914-15, on a dépensé la somme de $5,250 pour prolonger encore le brise-lames sud. La nouvelle construction a 70 pieds de longueur, 30 pieds de largeur par 29 à 32 pieds de hauteur. L'ouvrage a été fait sous contrat. Les travaux ont été commencés en mai 1914 et ne furent pas terminés avant la fin de janvier 1915.

Un montant de $374.24 a été aussi dépensé pour construire à la journée un hangar. de 30 pieds par 13 pieds sur le brise-lames nord.

La somme de $299.25 a été dépensée pour creuser à la main et enlever avec des chevaux et voitures une certaine quantité de gravier et de sable qui remplissaient le bassin d'amarrage des bateaux de pêche entre les brise-lames nord et sud.

BAYFIELD.

Bayfield, comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud de la baie de Saint-Georges, à 15 milles à l'ouest de l'entrée nord du détroit de Canso.

En 1892-93, un contrat fut adjugé pour la construction d'un nouveau quai. L'ouvrage sous contrat fut complété et on améliora les approches du quai par du dragage que le ministère fit avec ses dragues en 1893-94.

Le quai neuf a 442 pieds de longueur, comprenant 33 pieds de maçonnerie brute, 319 pieds d'ouvrage en caissons à parements ouverts, de 25 pieds de largeur, avec travées intermédiaires, et 90 pieds en caissons à parements jointifs, formés de deux piles de 60 x 30 pieds, placées à angles droits. La substructure de caissons à parements ouverts et du caisson extérieur à parements jointifs est en bois créosoté. Au bout du quai il y a 10 pieds d'eau à l'extrême eau basse. Les grandes marées montent de 4 pieds.

Après que ce quai eut été fini, les caissons à parements ouverts et à parements jointifs ont tassé considérablement, principalement sur le côté nord.

En mai et juin 1896, on a dépensé la somme de $348.37 pour remettre au niveau requis 127 pieds de l'ouvrage en piles et travées, et faire quelques réparations peu importantes au plancher entre les piles extérieures à parements jointifs.

En 1903-04, le montant de $3,074.57 a été dépensé pour exhausser et réparer l'extrémité extérieure et pour renouveler les soliveaux de plancher et les pièces de couronnement sur toute la structure.

En 1913-14, on a dépensé le montant de $2,500.37 pour remplacer le bois détérioré par les tarets dans la substructure du bloc du large et dans quelques-uns des caissons des abords, et pour renouveler des soliveaux de plancher, le pavé, les pièces de garde, les pièces de parements supérieures et les liens, jusqu'à 142 pieds de l'extrémité intérieure.

Pendant l'exercice financier 1914-15, le montant de $963 a été dépensé pour enlever et reconstruire les culées et le bloc à l'extrémité intérieure du quai, y compris les trois rangs de bois rond, les nouveaux soliveaux et les pièces de garde, à partir du bout intérieur, sur une distance de 125 pieds. Après que les réparations eurent été finies, on dépensa la balance de $180 pour renouveler une partie du pavé en pierre, au bout du large du brise-lames, et la couvrir en béton.

L'ouvrage a été exécuté en septembre, octobre et novembre 1914.

BEAR-COVE.

Bear-Cove, comté de Digby, est une petite anse de pas plus de 400 pieds de profondeur, située à l'entrée de la baie Sainte-Marie, dans la baie de Fundy. Elle se trouve à 23 milles au nord de Yarmouth, et à mi-chemin entre Cape-Cove, au sud, et Meteghan au nord; c'est-à-dire à environ 5 milles de chacun de ces deux derniers endroits. Le village compte, dans un rayon d'un mille, environ 200 habitants, qui dépendent principalement de la pêche pour leur subsistance.

En 1906-07, le ministère a dépensé $5,748.92 pour la construction d'un brise-lames en ce lieu. Depuis on a dépensé chaque année différents montants pour réparer et améliorer ce brise-lames. Les détails de ces travaux sont mentionnés dans le rapport du ministère de 1913-14.

En 1914-15, la somme de $3,291.09 a été dépensée pour construire un prolongement au brise-lames, de 60 pieds de longueur, 28 pieds de largeur et de 22 à 28 pieds

de hauteur. Cette structure est en caissons ordinaires en bois rond, remplis de lest; elle est pourvue d'un parapet sur le côté du large. On a aussi réparé les dommages causés par une tempête récente à la superstructure du brise-lames.

BEAR-COVE.

Bear-Cove est situé sur le côté ouest du havre d'Halifax, à 11 milles de cette cité. C'est un petit village de pêcheurs d'environ 50 habitants. Il y a un bureau de poste, une école et une ligne de téléphone avec Halifax. Les principales industries de l'endroit sont la culture et la pêche. Le rivage est un des plus difficiles de la baie d'Halifax.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $1,699.35 a été dépensé pour construire un plan incliné pour les bateaux. Cette construction a 120 pieds de longueur par 30 pieds de largeur et a été exécutée en enlevant au moyen d'explosif une saillie de roche sur le rivage afin d'obtenir la pente requise. On posa ensuite sur ce lit des dormants de 8 x 8 pouces avec des soliveaux de 6 x 6 pouces sur lesquels des pièces transversales ont été boulonnées; les bateaux sont traînés sur ces pièces.

Cet ouvrage sera très commode pour les pêcheurs en leur pourvoyant un endroit sûr pour atterrir leurs embarcations.

L'ouvrage, commencé le 27 juillet, a été achevé le 24 décembre 1914.

BEAVER-HARBOUR.

Cet endroit est situé dans le comté d'Halifax, environ 60 milles à l'est d'Halifax, sur l'Atlantique; la population est de 300 à 400. C'est un district agricole et pêcheur; on s'occupe aussi du commerce de bois.

Au cours de l'exercice financier 1913-14, un montant de $2,137.69 fut dépensé pour la construction des abords du quai public projeté et pour l'achat de bois, en vue de la construction de l'ouvrage. Les abords ont une longueur de 72 pieds par 20 pieds de largeur et ont une hauteur moyenne de 6½ pieds.

Pendant l'exercice 1914-15, on a dépensé $2,727.80 pour achever les travaux et construire un hangar. Le quai est à piles et travées et construit de caissons solides en bois indigène. Une fois terminée, la construction aura 204 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec un "L" de 20 x 22 pieds, formant une façade de 42 pieds de longueur. Il y a environ 12 pieds d'eau à mer basse le long de la face du quai.

L'ouvrage a été commencé le 1er septembre et achevé le 30 mars 1915.

BELLIVEAU'S-COVE.

Belliveau's-Cove (Anse-Belliveau), comté de Digby, est situé sur la rive est de la baie Sainte-Marie (baie de Fundy), à 4 milles au sud-ouest de Weymouth. Ce village compte environ 300 habitants qui s'occupent à la pêche, à l'agriculture et au commerce en général. Le havre qui reste à sec à basse mer (la mer marne ici de 20 pieds), est constitué par deux jetées ou brise-lames, dont celle du nord a été construite en 1825 et celle du sud en 1853, toutes deux aux dépens communs des habitants du lieu et du gouvernement provincial. Ces ouvrages protègent un mouillage d'environ 3 acres d'étendue où l'on trouve presque partout une profondeur de 12 à 14 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. Depuis 1878, le ministère a dépensé en ce lieu plusieurs petites sommes pour les réparations, le renouvellement et le prolongement des deux brise-lames, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1908-09.

En 1912-13, le ministère a dépensé la somme de $1,700 pour approfondir le mouillage le long des deux brise-lames, au moyen de dragage à bras; les matières constituées de sable, de gravier et de vase ont été transportées en tombereau.

En 1914-15, la somme de $4,911.30 a été dépensée pour construire un prolongement au brise-lames sud, de 115 pieds de longueur, 33 pieds de largeur et de 18 à 21

pieds de hauteur. Ce prolongement a été fait en caissons solides. On a aussi fait des réparations considérables aux brise-lames nord et sud.

BIG-HARBOUR.

Big-Harbour ou Port-Bévis, comté de Victoria, se trouve sur la rive sud du chenal de Grand-Bras-d'Or, à environ 15 milles de son débouché dans l'Atlantique.

Pendant 1904-5, on a construit un appontement à piles et travées dont la substructure est en bois créosoté. La longueur de l'ouvrage est de 81 pieds et sa largeur est de 20 pieds, avec un "L" de 20 x 20 pieds sur le côté est de son extrémité du large, et il atteint 13 pieds de profondeur aux basses eaux; il est relié au chemin public par une chaussée qui a 113 pieds de longueur, y compris un petit pont qui traverse un petit ruisseau.

En 1910-11, on a construit un petit hangar sur le retour en "L".

En 1914-15, la somme de $39.97 a été dépensée pour réparer le petit pont sur le chemin conduisant au quai.

BLACK-POINT.

Black-Point, comté de Shelburne, est situé à 17 milles au sud-ouest de Shelburne et 15 milles à l'est de Barrington. La population de ce village est d'environ 500 habitants qui s'occupent principalement de la pêche et de l'agriculture.

En 1900-01, afin de donner aux habitants plus de facilité pour recevoir ou expédier leurs produits, qu'il fallait transporter en bateau à une distance de cinq milles, le ministère a construit en cet endroit un quai en caissons et pilotis combinés, cet ouvrage a coûté la somme de $2,000. Pendant le dernier exercice financier, la somme de $1,380.94 a été dépensée pour reconstruire une partie de ce quai et faire d'autres réparations nécessaires. L'ouvrage a été commencé le 1er octobre et terminé le 31 décembre 1914. Le quai comprend en premier lieu: un abord en forme de remblai de pierre, de 47 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet, sur une hauteur de 8 pieds au bout extérieur; deuxièmement, deux piles en caissons en bois rond, à parements ouverts, remplis de pierre, chacune ayant 20 pieds de longueur et séparée par une travée de 13 pieds de largeur; troisièmement, une structure en pilotis, de 120 pieds de longueur. Le quai principal a 22 pieds de largeur, à l'exception des 20 pieds du large qui ont 42 pieds de largeur sur le tout. L'extrémité extérieure du quai a environ 11 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées ordinaires. La structure en pilotis, de 120 pieds de longueur, comprend 12 chevalets en pilotis, espacés de 120 pieds, d'axe en axe. Ces chevalets sont solidement renforcés par des liernes, des moises et des défenses.

On a renouvelé tout le sommet du quai, c'est-à-dire: le plancher, le couronnement et les solives extérieures et intérieures. En sus, on a réfectionné les deux rangs de pièces de dessus de l'ouvrage en caissons, un tiers des pilotis de support; les chevalets et les trois quarts des défenses ont été aussi renouvelés.

Les grandes marées montent de 7 pieds, les mortes-mers de 5 pieds.

BLANDFORD.

Blandford, comté de Lunenburg, est un établissement de pêcheurs et de cultivateurs, situé dans la baie de Chester, à 10 milles de la station de East-River, le long du chemin de fer H. et S. W., et à 17 milles de Hubbards. Il y a dans cet endroit trois magasins et deux églises, avec une population de 350 habitants qui s'occupent principalement de la pêche.

En 1914-15, la somme de $15,043.02 a été dépensée pour construire un brise-lames en caissons solides de bois indigène, de 500 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec un fruit de 1 dans 12 sur la façade du côté de la mer. Cet ouvrage a été donné par contrat à MM. C. A. Stram & Son. Au bout du brise-lames, il y a un retour en

"L", de 25 x 30 pieds, à angle droit avec le brise-lames. Le côté faisant face à la mer est lambrissé à joints clos, et surmonté d'un parapet (*break*) de 4 pieds de hauteur. La hauteur moyenne de l'ouvrage est de 21 pieds, avec une profondeur de 16 pieds à l'eau basse à l'extrémité du brise-lames.

Les travaux, commencés de bonne heure en avril, ont été complétés en décembre 1914.

BLUFF-HEAD.

Bluff-Head, comté de Yarmouth, est situé sur la côte, à l'embouchure de la baie de Fundy, à environ 5 milles de Yarmouth, et à mi-chemin entre la pointe Cheggogin, au sud, et Sandford, au nord, ou à une distance d'environ un mille et demi de chacun. C'est un petit établissement d'environ 200 habitants, qui s'occupent de pêche et d'agriculture.

En 1908-09, on a dépensé la somme de $2,005.17 pour construire un abri à la flottille des bateaux de pêche. Ce brise-lames a 130 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, et de 4 à 9 pieds de hauteur; c'est une structure en encaissement solidement construite, remplie de lest, et protégée par un garde-lames de 4 pieds de hauteur sur le côté faisant face à la mer.

Les grandes marées atteignent 18 pieds.

Depuis 1909, le brise-lames a été prolongé deux fois. On trouvera tous les détails des travaux dans le rapport annuel de 1913-14.

En 1914-15, on a dépensé la somme de $199.29 pour construire un caisson de 65 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur, à l'extrémité du brise-lames près du rivage, afin de protéger la rive contre l'action des vagues affouillant cette partie du brise-lames.

Le montant de $3,001.77 a été dépensé pour prolonger le brise-lames par une nouvelle pile en caisson solide de 50 pieds de longueur, 30 pieds de largeur par 19 à 21 pieds de hauteur.

BOULARDERIE-CENTRE.

Boularderie-Centre, dans le comté de Victoria, est situé sur la rive sud du chenal du Grand-Bras-d'Or, à environ 8 milles à l'ouest de l'entrée de l'océan Atlantique et à 10 milles à l'est de l'entrée dans le lac Petit-Bras-d'Or.

Le 25 avril 1901, on a signé un contrat pour la construction d'un quai, qui a été terminé le 30 juin 1902.

Le quai a 164 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec un "L" à l'extrémité du large, de 20 x 20 pieds, et consiste en des abords en pierre, en terre et en gravier, de 10 pieds de longueur; d'un aboutement en caissons, de 30 pieds de longueur; de deux piles en caissons, de 20 pieds, et d'une pile extérieure, de 24 sur 40 pieds, avec des ouvertures de 20 pieds entre les piles reliées et couvertes par des planchers. L'aboutement et les piles construits de bois rond sont créosotés jusqu'au niveau de l'eau haute, bien remplis de lest et munis de défenses. Les deux piles extérieures sont protégées par un lambris jointif.

La profondeur le long du quai, dans le chenal est de 13 pieds à eau basse. Les grandes marées atteignent 2 pieds.

Pendant 1902-3-4, un chemin, de 2,100 pieds de longueur, a été construit à partir du quai jusqu'au chemin principal, et pendant 1904-05, une clôture de poteaux et de fil de fer a été construite sur chaque côté du chemin. Pendant 1913-14, la somme de $74.50 a été dépensée pour réparer temporairement le plancher du quai.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $22 pour l'achat d'un tuyau de drainage qui sera placé dans le ruisseau en dessous du pont sur le chemin conduisant au quai.

BRIGHTON.

Brighton, comté de Digby, est un petit village ayant une population d'environ 300 habitants qui s'occupent de la pêche et de l'agriculture. Il est situé à l'extrémité de la tête de la baie Ste-Marie, dans la baie de Fundy, à 7 milles au sud-ouest du chef-lieu du comté de Digby.

En 1914-15, pour accommoder le commerce local et faciliter les moyens d'expédition, le ministère a construit à cet endroit un quai public, au coût de $4,228.87, y compris une clôture entourant la propriété, mais non l'achat de cette propriété, qui s'est monté à $200. Les travaux ont été exécutés à la journée; ils comprennent un ouvrage en caissons ordinaires en bois rond, de 150 pieds de longueur, 20 à 30 pieds de largeur et de 5 à 15 pieds de hauteur. L'ouvrage commencé en juillet a été complété à la fin de décembre 1914.

BURYING-ISLAND (CANSO).

Le havre de Canso, comté de Guysboro, est situé sur la côte de l'Atlantique près de l'extrémité est de la Nouvelle-Ecosse. Le havre est constitué par les îles Piscatiqui, George et Grassy, à l'est, et par l'île Durrell et la terre ferme, à l'ouest; l'île Cutter et des battures existant entre le havre et l'île-Durrell, le protègent au nord, et l'île Burying et la barre sise entre le havre et la pointe Lavigne, le protègent au sud-est.

Les berges de l'île Burying avaient été érodées graduellement jusqu'à ce qu'il ne restait plus qu'une toute petite partie de l'île au-dessus des hautes eaux. Sa destruction en aurait fait un récif dangereux et aurait laissé le havre exposé à la houle de l'océan Atlantique. Il est devenu nécessaire, par conséquent, de protéger ce qui restait de l'île, par un brise-lames. Les travaux commencés en 1880 et achevés en 1883 comprennent un ouvrage solidement bâti en encaissement, bien rempli de lest et recouvert de grosses pierres avec des éperons à talus de 18 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur établis aux extrémités de la face du large. Ces éperons originellement avaient été couverts de madriers de 3 pouces.

Durant l'exercice 1900-01, une partie du plancher de l'éperon à l'extrémité nord du brise-lames a été renouvelée au coût de $34.50.

Durant l'exercice 1912-13, une partie du plancher de l'éperon à l'extrémité nord du brise-lames a été renouvelée avec du béton au coût de $50.

Au cours de l'exercice 1914, on a dépensé le montant de $91.71 pour renouveler le plancher de l'éperon nord du brise-lames avec du béton et les défenses sur le côté extérieur, entre les éperons.

L'ouvrage a été exécuté en octobre.

CALDWELL'S-COVE.

Caldwell's-Cove, comté de Digby, est un petit village situé sur le bord de la baie de Fundy, à 5 milles au sud-ouest de Digby-Gut et 5 milles au nord-ouest de la ville de Digby, et 2 milles au sud-ouest de Culloden où le ministère a aussi construit un brise-lames, il y a quelques années. Les habitants de ce petit village s'occupent de la pêche et de l'agriculture.

En 1914-15, dans le but de protéger les bateaux de pêche, le ministère a dépensé $6,900 pour construire par contrat un brise-lames à cet endroit. L'ouvrage, qui est du type ordinaire de caissons en bois rond, y compris un plan incliné près du rivage et un parapet à l'extrémité du large, a 203 pieds de longueur, 20 à 30 pieds de largeur et de 5 à 22 pieds de hauteur. Les entrepreneurs sont Landry et Whidden. Les travaux commencés le 2 juin ont été finis le 2 septembre 1914.

CANNING.

Canning, comté de King, est un village prospère d'environ 1,500 habitants, s'occupant pour la plupart des travaux de la ferme et de la culture des vergers. Il est situé sur la rive nord de la rivière Habitant qui se jette 2½ milles plus bas, dans le bassin des Mines. C'est une importante station sur l'embranchement de Kingsport du chemin de fer *Dominion Atlantic,* qui, à Kentville, à 11 milles au sud, se raccorde avec la ligne principale.

En 1904-05, le ministère commença la construction d'un appontement en encaissement qui fut achevé en 1907. (Pour les détails voir le rapport annuel 1909-10.)

En 1910-11-12, on a dépensé $3,478.50 pour continuer la construction dans la direction du courant d'un prolongement à l'appontement public. La longueur de l'ouvrage est de 590 pieds; sa largeur est de 10 à 20 pieds et sa hauteur est de 8 à 20 pieds.

En 1914-15, le montant de $1,999.18 a été dépensé pour construire un ouvrage en caisson, de 215 pieds de longueur, de 10 pieds de largeur et de 8 pieds de hauteur, sur le côté est de la rivière, pour servir de barrage d'évitement afin d'éroder les amas de vase dans le chenal.

CAP-ROUGE

Cap-Rouge, comté d'Inverness, est une petite station de pêche sur le fleuve Saint-Laurent, à 8 milles au nord-est de l'entrée nord du havre de Chéticamp.

Le 30 août 1911, on a passé un contrat pour la somme de $15,884 pour la construction d'un brise-lames devant servir de débarcadère et d'abri pour les bateaux. Les travaux ont été commencés le 13 mai 1912 et terminés le 17 janvier 1913.

L'ouvrage consiste en un caisson continu en bois rond, de 250 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec un "T", en prolongement direct de 20 pieds sur 105 pieds. La substructure est à revêtement créosoté sur toutes ses faces et remplie de ballast. Le musoir atteint 7½ pieds aux basses eaux.

Les grandes marées atteignent 4 pieds.

Pendant 1914-15, le montant de $40 a été dépensé, à la journée, pour remplacer environ 35 verges cubes de lest à l'endroit où le tassement avait eu lieu.

CHEGOGGIN.

Chegoggin, comté de Yarmouth, petit village de cultivateurs et de pêcheurs, qui compte 200 habitants, est situé sur la côte de la baie de Fundy, à environ 6 milles au nord de Yarmouth. La petite baie du même nom, s'étend d'environ ½ de mille en profondeur du nord au sud, et sa largeur est à peu près la même de l'est à l'ouest; elle est entièrement exposée au sud-ouest, mais bien abritée aux autres points. Elle est à sec à marée basse; mais à haute marée, elle atteint une profondeur d'eau de 12 à 14 pieds.

Il y a plus d'un demi-siècle, un brise-lames avait été construit en ce lieu par ses habitants; mais cet ouvrage a été entièrement détruit, il y a quelque 20 ans, et il n'en reste plus de vestiges. En 1905-06, les habitants, avec le concours de la municipalité qui souscrivit à cette fin la somme de $45, ont construit un petit brise-lames de 80 pieds de longueur, de 12½ pieds de largeur et de 6 à 11 pieds de hauteur sur le côté sud de la sortie du cours d'eau. Depuis cette époque, le ministère y a fait plusieurs dépenses pour des réparations, des renouvellements et des prolongements dont on trouvera les détails dans les rapports annuels de 1905-06 et 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $984.05 pour la construction d'un petit ouvrage en encaissement qui servira de brise-lames sur le côté nord du cours d'eau. Cet ouvrage a 100 pieds de longueur, 11 pieds de largeur et de 6 à 8 pieds de hauteur. En outre, on a approfondi le cours d'eau que longe le brise-lames, au moyen de dra-

gages à bras et de ravales, sur une longueur de 300 pieds, une largeur de 15 pieds et une profondeur de 1 à 4 pieds.

En 1914-15, le montant de $2,698.65 a été dépensé pour construire le prolongement du brise-lames, s'étendant vers le rivage; ce prolongement a 90 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur. On a aussi construit un prolongement à l'extrémité extérieure, de 100 pieds de longueur, 11 pieds de largeur et 9 pieds de hauteur. La partie centrale entre les deux prolongements a été exhaussée d'un rang de billots et réparée.

CHEZZETCOOK-EST.

Chezzetcook-Est, comté d'Halifax, est situé sur la rive est de l'anse de Chezzetcook, à environ 20 milles à l'ouest du port d'Halifax. Environ 1,000 habitants s'occupent de pêche, d'agriculture et de l'industrie minière.

En 1900-01, on a construit un quai en pilotis avec des abords remplis en pierre et terre, de 182 pieds de longueur; les premiers 70 pieds consistent en des abords formés en construisant des murs de soutènement en pierre sur chaque côté et en remplissant le centre avec de la terre et de la pierre. Les 112 pieds extérieurs sont construits sur des pilotis, chaque chevalet étant espacé de 10 pieds, d'axe en axe. Cette partie a 25 pieds de largeur, tandis que les abords ont 29 pieds de largeur, au rivage, et 25 pieds à l'endroit où ils se joignent à l'ouvrage en pilotis.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $1,399.33 a été dépensé pour construire une aile en pilotis au quai, de 35 pieds de longueur par 35 pieds de largeur, avec une hauteur moyenne de 12 pieds, et pour construire un hangar, de 12 x 14 pieds, de 8 pieds de hauteur jusqu'au bord du toit et de 14 pieds jusqu'au faîte.

L'ouvrage, commencé le 8 octobre, a été achevé le 7 février 1915.

CHEZZETCOOK-EST (GRAFT-BEACH).

Chezzetcook-Est (Graft-Beach), dans le comté d'Halifax, est une baie profonde qui se trouve sur l'Atlantique, à 20 milles à l'est d'Halifax. La population est de 300 à 400 personnes qui s'occupent de l'agriculture.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé la somme de $1,128.33 pour l'achat du bois destiné à la construction d'une jetée isolée, dont la dépense sera imputée sur le budget de 1911-12.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $468.50 pour acheter le bois supplémentaire nécessaire à cet ouvrage, mais on décida de changer le site du brise-lames et de le construire à Graft-Beach.

Pendant l'exercice 1912-13, on a passé un marché avec A. W. Gerroir et Sweet, les chargeant de la construction d'un brise-lames, pour le prix de $7,260. De ce montant le ministère a retenu $100 pour assurer le posage de 1,700 pieds, M.P., de plancher qui manquait encore lors de la clôture de la saison. Le brise-lames a 300 pieds de longueur d'un extrémité à l'autre, 20 pieds de largeur, et 4 pieds de hauteur au-dessus du niveau des hautes eaux des grandes marées ordinaires. On a pourvu l'ouvrage d'un parapet de 3 et 6 pouces de hauteur sur toute sa longueur du côté est.

En 1913-14, un montant de $4,124.53 fut dépensé pour construire un prolongement en caissons au brise-lames. Ce prolongement a 100 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 21 pieds. Cependant, l'ouvrage n'a pas été achevé, car il fallait placer une quantité considérable de lest, ainsi que poser du lambrissage, du plancher et des soliveaux de plancher. Au cours de la dernière partie de 1913-14, on a payé à Andrew Smith, sous contrat, $660 pour protéger les travaux contre les rigueurs de l'hiver. Le travail de M. Smith consista à placer 600 tonnes de lest, à lambrisser les travaux sur une longueur de 100 pieds, à placer les soliveaux et le plancher qu'on avait sur les lieux et à parachever une partie du parapet.

Pendant les mois de septembre et d'octobre de 1914, le montant de $499.48 a été dépensé, à la journée, pour construire les 80 pieds extérieurs des travaux qui avaient

tassé de 1 à 2 pieds et pour placer du lest et poser les soliveaux et les madriers du plancher ainsi que pour construire 40 pieds du parapet.

L'ouvrage, commencé le 20 août, a été achevé dans la première partie d'octobre.

CHEZZETCOOK (RED-ISLAND).

En 1904-05, la somme de $3,993.26 fut dépensée pour construire un brise-lames, destiné à donner un abri à la flotte de pêche. L'ouvrage a 420 pieds de longueur, 14 pieds de largeur et de 6 à 8 pieds de hauteur, solidement construit en caissons reposant sur une fondation de fascines et pierre, de 20 pieds de largeur et 2 pieds de hauteur.

En 1905-06, une somme additionnelle de $400 a été dépensée pour finir le travail. L'ouvrage, tel que complété, a 860 pieds de longueur, 16 pieds de hauteur, et 16 pieds de largeur, les caissons reposent sur des fondations en pierre et fascines. En 1913-14, un montant de $207.70 a été dépensé pour placer 200 tonnes de lest, boulonner les vieilles pièces de couronnement, clouer le vieux plancher et boulonner de nouveau les défenses sur une partie de l'ouvrage mesurant 100 pieds de longueur par 14 pieds de largeur.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $1,098.72 a été dépensé pour réparer les travaux sur une longueur de 100 pieds. Les réparations consistèrent à poser quelques nouveaux soliveaux, et à placer le plancher en exhaussant cette partie de l'ouvrage d'une hauteur moyenne de 2 pieds, afin d'obvier au tassement qui avait eu lieu.

L'ouvrage commencé, le 20 août, a été fini le 18 septembre 1914.

CHEZZETCOOK-OUEST.

Chezzetcook-Ouest, comté de Halifax, se trouve sur la rive ouest de l'anse de Chezzetcook, situé à environ 16 milles d'Halifax. Ce havre a de ½ à ¾ de mille de largeur à son entrée; il s'avance dans les terres sur une longueur de 5 milles, et il reçoit au fond le tribut de plusieurs petits lacs. Le havre proprement dit, qui a une largeur moyenne d'un mille, est peu profond, et à basse marée, la grève, composée de sable et de vase, reste à sec sur une grande étendue. Dans cette grève, il y a, cependant, un petit chenal étroit et tortueux qui se rend jusqu'au fond de l'anse, avec une profondeur d'eau de 6 à 8 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires. Les bateaux de pêche, goélettes et autres petites embarcations, entrent en grand nombre dans l'anse.

Brise-lames.

Cet ouvrage est décrit en détail dans le rapport de 1914.

Pendant l'exercice financier 1914-15, on a dépensé la somme de $200.90 pour poser 35 nouvelles défenses et quelques nouveaux soliveaux, pour boulonner quelques-uns des vieux soliveaux et pour clouer une partie du vieux plancher, sur une longueur de 150 pieds.

L'ouvrage a été commencé le 11 mars et terminé le 24 mars.

Quai.

En 1910-11, on a dépensé le montant de $101.85 pour acheter les matériaux pour la construction d'un nouveau quai. Pendant 1911-12, on a dépensé $836.15 pour construire des abords en pierre et en terre et des caissons. En 1912-13, la somme de $1,199 a été dépensée pour achever la partie de l'ouvrage en pilotis du quai. Ce quai est construit sur la terre ferme, au côté ouest du havre, et a une longueur totale de 212 pieds, les abords ayant 82 pieds par 20 pieds de large, la partie en pilotis, 112 pieds par 25 pieds et le caisson, 18 pieds par 20 pieds de largeur. Il a 25 pieds de front et une hauteur variant de 0 à 14 pieds, à l'extrémité du large.

Pendant 1914-15, on a dépensé le montant de $678.77 pour acheter le bois et enlever l'écorce en préparation pour la construction d'un prolongement pendant l'exercice prochain.

L'ouvrage a été commencé le 26 mars 1915.

COMEAU'S-COVE.

Comeau's-Cove, dans le comté de Digby, est un établissement de pêcheurs et de cultivateurs comprenant environ 100 habitants, situé sur l'embouchure de la baie Sainte-Marie, sur la baie de Fundy, à environ 1½ mille au sud de Meteghan.

En 1914-15, le ministère a construit un brise-lames, par contrat, pour la protection des bateaux de pêche. L'ouvrage a 173 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et de 12 à 30 pieds de hauteur, et est construit solidement en caissons. L'extrémité du large et les côtés sont protégés par un lambrissage créosoté. Les entrepreneurs sont Denton et Ceuden, et le montant du contrat est $11,890. Les entrepreneurs ont aussi construit des abords, consistant en caissons et en pierre, de 320 pieds de longueur, 18 pieds de largeur et de 5 à 14 pieds de hauteur, au coût de $3,270.17. L'ouvrage a été commencé vers le 1er juin et terminé le 19 novembre 1914.

On a aussi dépensé le montant de $289.51 pour des réparations urgentes aux travaux qui avaient subi des dommages au cours d'une terrible tempête, le 15 décembre 1914.

COMEAU'S-HILL.

Comeau's-Hill, comté de Yarmouth, est le nom d'un établissement isolé de deux ou trois cents personnes, situé sur le côté ouest, près de l'extrémité de la péninsule, entre Chebogue-Harbour et Goose-Bay, environ 15 milles au sud-ouest de Yarmouth, le chef-lieu. Il est très bien situé pour la pêche et on y trouve environ 40 bateaux-pêcheurs.

En 1900-1901, le ministère a dépensé $1,000 pour construire un brise-lames de 135 pieds de long, 16 à 20 pieds de large au sommet, et 12 pieds de haut à l'extrémité extérieure. Tout l'ouvrage est en cailloux de granit, la façade intérieure, ou façade du havre, étant faite de cailloux fendus ayant une légère déclivité de 1 dans 2, et la façade du large, ou façade du côté de la mer, de roches de forme irrégulière avec une inclinaison de 1½ à 2 dans 1. L'ouvrage répond admirablement à ses fins, est durable et satisfaisant.

En 1902-03, la somme de $599.72 fut dépensée pour reconstruire en partie l'extrémité extérieure sur une longueur de 50 pieds, qui avait été endommagée par la grande mer et la tempête du 24 novembre 1901.

Les grandes mers montent 12 pieds et les mers-mortes 10 pieds.

Le 30 avril 1914, John D. Pothier, de Belleville, comté de Yarmouth, a signé un contrat pour construire un prolongement au brise-lames, consistant en un massif en caisson rempli de lest et solidement construit, de 100 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et de 16 à 18 pieds de hauteur. Le contrat comprenait aussi des réparations à l'extrémité du large du brise-lames en pierres actuel, afin de le relier avec le nouveau prolongement.

On a commencé l'ouvrage vers la mi-août 1914 et on l'a continué avec peu d'en-n'était pas terminé et les estimations des travaux exécutés jusqu'au 1er décembre 1914 pendus, à cause du temps et des glaces. A la fin de l'exercice financier, l'ouvrage n'était pas terminé et les estimés des travaux exécutés jusqu'au 1er décembre 1914 s'élevaient à la somme nette de $2,231.

CHRIS-COVE.

Chris-Cove, dans le comté d'Annapolis, est un établissement d'environ 100 habitants (dans un rayon d'un mille) qui s'occupent de la pêche et de l'agriculture. Il

est situé sur la baie de Fundy, à mi-chemin entre Leonard's-Cove and Young's-Cove, à 2 milles au nord-ouest du premier endroit et à la même distance au sud-ouest du dernier.

En 1914-15, le montant de $2,992.25 a été dépensé pour construire un petit brise-lames, de 130 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 15 pieds. C'est une structure solide en caisson du type ordinaire. L'ouvrage n'est pas encore fini.

COW-BAY (PORT-MORIEN).

Cow-Bay (Port-Morien), comté du Cap-Breton se trouve sur le côté est de l'île du Cap-Breton, à environ 18 milles à l'est de l'entrée du port de Sydney.

En 1873, le ministère prit sous son contrôle un môle, que les propriétaires de la mine de charbon Gowrie avaient construit sur le côté nord de la baie. Au début, cette construction étant longue de 1,374 pieds, atteignant une profondeur de 17 pieds aux basses eaux. Sa largeur était de 44 pieds. La superficie du bassin compris entre cette construction et l'appontement des mines Gowrie établi pour des fins d'expédition, et qui maintenant, appartient à la *Dominion Coal Company,* était de 17 acres, dont 10 acres offraient une profondeur de 9 à 17 pieds à basse mer.

Ce môle fut considérablement endommagé lors de la grande bourrasque du 24 août 1873. Chaque année, jusqu'en 1895, on y fit des réparations considérables, y apportant aussi des améliorations. Le môle consistait à cette époque en une ancienne construction de 220 pieds, protégée du côté de la haute mer par une grève de galets et de roches erratiques, et à laquelle s'ajoutait une autre ancienne construction de 361 pieds de longueur et de 44 pieds de largeur munie d'un revêtement neuf du côté de l'intérieur et d'un parapet ou brise-lames, du côté du large, et bâti sur les restes de l'ancienne construction; et, en un ouvrage à contreforts, long de 793 pieds vers la terre, et rattaché aux parties du large de l'ensemble. Les parements de l'ouvrage intérieur et de l'ouvrage extérieur s'écartaient de 20 à 30 pieds; on les relia par les murs d'attache, et on remplit le vide de terre et de pierraille.

En 1895-96, 260 pieds du môle à partir de 1,121 pieds de l'extrémité du rivage, allant vers le large, et jusqu'à de 2 à 6½ pieds au-dessous des basses eaux, furent emportés. Les parements de l'ouvrage extérieur, à partir de 1,121 pieds de l'extrémité de terre et allant vers le rivage, furent sérieusement endommagés, et une partie du ballast fut emportée par-dessus l'ouvrage et jetée dans le bassin le long du parement de l'ouvrage intérieur, de 581 à 1,121 pieds de l'extrémité de terre.

De 1896-97 à 1908-9, on fit de grandes dépenses, chaque année, pour réparer et consolider le môle à partir de 1,121 pieds de l'extrémité du rivage, vers celui-ci. L'ouvrage extérieur fut reconstruit et consolidé au moyen d'un remplissage en béton dans les chambres extérieures, et par une palée jointive. On renouvela les longerons et le plancher de l'ouvrage extérieur, du 581e au 1,114e pied de l'extrémité de terre. On élargit et on reconstruit une partie des parements de l'ouvrage intérieur, sur une longueur de 350 pieds (du 187e au 537e pied de l'extrémité de terre). En 1906-7, on commença à placer de grands blocs de béton contre le parement extérieur du môle, travaux qui furent continués en 1907-8, 1908-9 et 1909-10.

Durant l'année 1910-11, un montant de $12,748.50 fut dépensé pour l'exécution de réparations considérables.

En 1911-12-13, une somme de $4,977.84 fut dépensée pour placer de gros blocs de béton sur la face extérieure du brise-lames.

Pendant l'année se terminant le 31 mars 1915, le montant de $3,999.41 a été dépensé, à la journée, pour placer le reste des blocs de béton pour la protection de la face du large des travaux.

CHEVERIE.

Cheverie, comté de Hants, est situé sur la rive droite ou est de la rivière Avon, où elle se jette dans le Bassin des Mines, à environ 15 milles de Windsor. Sa population est d'environ 350 habitants. C'est un district où il se fait d'excellente culture, mais la principale industrie de la place est sans contredit les carrières de gypse et l'exportation de ce minerai aux Etats-Unis.

Quai.

Autrefois le gouvernement provincial construisit un quai de 100 pieds de longueur. En 1873-74, le ministère allongea ce quai de 170 pieds, au coût de $2,338.88. Comme la vieille construction, le nouvel ouvrage était en caissons de bois rond à parements ouverts. En 1882, un autre prolongement de 182 pieds fut construit, il coûta la somme de $5,000. Ce prolongement est en pièces de bois carré, à parements jointifs, sa hauteur est de 25 pieds, et sa largeur de 25 pieds au sommet, la même que celle du prolongement précédent; les côtés ont un fruit de 1 dans 12.

En 1885, une somme de $600 a été dépensée pour les réparations les plus urgentes à la partie du quai près du rivage. En 1904-05, un montant de $1,487.29 fut appliqué à la réfection du sommet du tiers moyen du quai, sur une longueur de 80 pieds, une profondeur de 11 pieds et une largeur de 30 pieds. Le montant voté ne fut pas suffisant pour compléter l'ouvrage. En 1905-06, on dépensa $1,000 pour démolir et reconstruire une partie de l'extrémité du caisson près du rivage, sur une longueur de 80 pieds, une hauteur de 8 à 12 pieds, et sur toute la largeur du quai, et pour reconstruire et renforcer le caisson du côté nord, sur une longueur de 100 pieds, une largeur de 5 à 8 pieds, sur toute la hauteur de l'ouvrage. En 1908-09, la somme de $2,935.19 a été dépensée pour de grandes réparations et réfections.

En 1909-10, on a dépensé un montant de $4,337 pour la construction d'une allonge au quai. Cette allonge a 80 pieds de longueur par 25 pieds de largeur au sommet et 30½ pieds au fond, sur 27 pieds de hauteur. L'ouvrage est construit solidement en un caisson de bois indigène, rempli de pierre; il fut donné à l'entreprise à H. Macaloney, de Parrsboro, N.-E.

Pendant 1914-15, le montant de $13,140 a été dépensé pour construire un prolongement au quai. L'ouvrage a été fait, par contrat, par Mortimer Parsons; le montant du contrat est $12,800.

Le prolongement construit cette année forme un angle de 60 degrés avec les vieux travaux, et consiste en sept blocs de 25 x 25 pieds et six travées de 12½ pieds chacune, formant une longueur totale de 243 pieds. Sa hauteur moyenne est de 29 pieds.

Les travaux furent commencés en juillet et terminés en décembre.

Brise-lames.

En 1884, le ministère construisit un brise-lames isolé, à 300 pieds de distance de l'extrémité extérieure du quai afin de protéger celui-ci contre les mers poussées par le vent du nord-est auxquelles il était exposé. Cette construction consiste en un ouvrage en caissons en bois carré de 130 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet et 35 pieds de largeur à la base, par environ 23 pieds de hauteur; tous les côtés sont lambrissés à joints clos. Le côté du large, jusqu'à la hauteur de 10 pieds au-dessous du niveau de l'eau haute des grandes marées, a un fruit de 1 dans 1, et sur ces faces inclinées on a posé des madriers de 6 pouces d'épaisseurs. Le brise-lames est pourvu de poteaux d'amarrage, d'organeaux et d'échelles pour accommoder les vaisseaux qui viennent au quai.

En 1887-88, la somme de $500, et en 1906-07, un montant de $100 furent dépensés pour des réparations. Le plancher, les gardes et quelques défenses furent renouvelés

dans les 100 pieds du bout extérieur du quai; le plancher fut renouvelé sur les 60 pieds faisant suite vers le rivage; le quai, sur une longueur de 205 pieds, fut exhaussé d'un à trois pieds. En 1902, on dépensa $728.23 pour acheter le bois nécessaire pour l'année suivante. En 1902-03, la somme de $2,999.34 fut dépensée pour construire un prolongement du brise-lames isolé. La nouvelle pile a 100 pieds de longueur, 25 pieds de largeur au sommet, 22 pieds de hauteur; le côté en face du rivage a un fruit de 1 dans 4, tandis que le côté du large est vertical. En 1903-04, le montant de $1,487.29 a été dépensé pour achever les travaux.

CRIBBIN'S-POINT.

Cribbin's-Point, comté d'Antigonish, se trouve sur la côte ouest de la baie Saint-Georges, à 8 milles au sud du cap Georges, et à 5 milles au nord de l'entrée du port d'Antigonish.

L'appontement qui fut construit en 1892-3 (y compris le massif de 48 x 20 pieds, en alignement avec le reste de l'ouvrage), s'étend sur une longueur de 320 pieds, et est relié à la côte par un abord long de 195 pieds, constitué en pratie d'une levée en terre flanquée d'un mur de soutènement en pierres, et en partie d'une tranchée dans la glaise. Cet appontement a 20 pieds de largeur sur une autre longueur de 180 pieds ou jusqu'au bout de sa longueur primitive, et 48 pieds de large au musoir, sur une longueur de 20 pieds. Le parement exposé à la mer de l'appontement proprement dit, à partir d'un point à 50 pieds en deça de l'extrémité de terre et s'étendant au musoir, est fortifié par un revêtement jointif et par un talus formé de pierres de carrière, incliné à 3 dans 1 et dont la base est à 2 pieds au-dessus du niveau des basses eaux. On l'a muni d'un parapet en bois de 4 pieds de haut, courant d'un point à 50 pieds en deça de l'extrémité de terre, à 40 pieds en deça de l'extrémité du large, pour empêcher le sable de couvrir l'ouvrage et de pénétrer dans le bassin.

En 1910-11, on a dépensé la somme de $1,816.01 pour la reconstruction de l'ancien ouvrage sur une longueur de 50 pieds, à partir de l'extrémité du large.

Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $402.69 pour le cloisonnage et le remplissage de quatre échancrures sur le côté du large de l'ouvrage.

Durant le cours de l'exercice 1912-13, la somme de $999.45 a été dépensée: $630.55 pour des réparations au quai et à l'abord, y compris le renouvellement du plancher sur une longueur de 70 pieds, à l'extrémité de terre; le renouvellement du revêtement de la face du large près de l'extrémité extérieure sur une longueur de 70 pieds; la pose de 25 verges cubes de lest, dans le massif de tête; de petites réparations de l'abord, et $368.90 pour l'acquisition du lest pour les réparations qu'il faudra exécuter durant l'exercice 1913-14.

Pendant l'exercice financier 1914-15, le montant de $400 a été dépensé pour le cloisonnage et le remplissage de toute la surface de l'extrémité extérieure.

Il y a 4 pieds d'eau à l'extrémité des travaux et les grandes marées montent de 5½ pieds.

L'ouvrage a été exécuté en octobre 1914.

DARTMOUTH.

Dragage.

Dartmouth, dans le comté d'Halifax, situé sur le côté est du havre d'Halifax, est une ville incorporée d'environ 6,000 âmes. Il y a un bateau à vapeur, appartenant à la ville, qui fait la traversée entre cet endroit et Halifax.

Les travaux consistèrent à draguer la vase dans les bassins du bateau de traverse et autour des quais appartenant à la Commission de la Traverse de la ville. L'ouvrage dans les bassins était dans le but d'obtenir une profondeur d'eau suffisante, à mer basse, pour les bateaux, dont les hélices se brisaient souvent dans ces bassins.

L'ouvrage, en avant des autres quais appartenant à la ville, a été exécuté afin d'obtenir une profondeur d'eau suffisante pour les bateaux charbonniers qui fournissent le charbon au bateau de la traverse.

Les déblais enlevés étaient de l'argile dure et des cailloux. La profondeur moyenne du creusage est de 4½ pieds et l'étendue des travaux est de 1·2 acres. La profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées ordinaires est d'environ 14 pieds dans les bassins et de 16 à 18 pieds le long des quais adjacents. Le mesurage a été pris sur les chalands; la quantité draguée est de 11,424 verbes cubes à 26 centins, formant un total de $2,970.24. La mesure prise, sur place, de la quantité enlevée est de 8,490 verges. Le montant du contrat est de $4,194.84, et les entrepreneurs sont la *Nova Scotia Dredging Co. Ltd.* L'ouvrage a été exécuté par les dragues *Prince Louis* et *Ajax H.* Les travaux ont duré du 31 décembre jusqu'au 6 janvier et du 2 février jusqu'au 31 mars.

La Commission de la Traverse désirait faire draguer autour du quai au charbon jusqu'à une profondeur de 20 pieds au-dessous de l'eau basse, mais il fut impossible d'exécuter ces travaux parce que la matière à draguer était si dure que les godets "Orange Peel" ne pouvaient pas l'enlever.

La quantité à enlever, pour atteindre une profondeur de 20 pieds, s'élève à environ 13,600 verges cubes.

D'ESCOUSSE.

D'Escousse, comté de Richmond, est un établissement très peuplé sur la côte nord-est de l'île Madame, et sur le côté sud de l'entrée est du Passage-Lennox, une passe reliant la baie Saint-Pierre au détroit de Canso.

En 1902-03, le ministère fit construire un quai avec un hangar à marchandises. A l'exception d'une culée en caissons, de 15 pieds de longueur, près du rivage, le quai est une structure en pilotis jusqu'à 12 pieds à l'eau basse, de 307 pieds de longueur par 22 pieds de largeur, avec un retour en "L" sur le côté ouest de l'extrémité extérieure, de 22 x 22 pieds; les pilotis de support, en dehors de la ligne de l'eau basse, sont en bois créosoté.

Le hangar à marchandises, de 30 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, fut d'abord construit sur une fondation en pilotis, du côté est du quai, près du rivage; mais sa position n'étant pas favorable aux bateaux à vapeur et autres vaisseaux qui venaient charger ou décharger leur cargaison au bout extérieur du quai, on dépensa $633, en 1909-10, pour transporter le hangar et le placer sur une fondation en pilotis créosotés, dans l'angle formé par le retour en "L" et le corps principal du quai.

Pendant 1914-15, le montant de $1,099.98 a été dépensé, à la journée, pour renouveler des travaux consistant en 22,500 pieds m.p. de plancher, 15,340 pieds m.p. de soliveaux et 3,680 pieds m.p. de pièces de couronnement.

Les grandes mers montent de 6 pieds.

DEVILS-ISLAND.

Devils-Island est une petite île basse d'environ 2,000 pieds de longueur et de 1,000 pieds de largeur, dont la partie la plus élevée se trouve à près de 15 pieds au-dessus des hautes eaux des grandes marées ordinaires. Elle est située à 8 milles au sud-ouest de la ville d'Halifax, et à un tiers de mille de la terre ferme de Hartland-Point, à laquelle elle est unie par un récif couvert de 3 pieds de sable, et sur lequel il y a trois pieds d'eau à mer basse.

Une centaine de personnes, dont la pêche est le seul moyen de subsistance, demeurent sur cette île.

En 1892, on a dépensé $1,941.18 pour la construction d'un brise-lames de 300 pieds de longueur et 15 pieds de largeur, avec un "L" à l'extrémité, extérieure, de 30 pieds de longueur, et où l'on trouve une profondeur de 5 pieds aux basses eaux des

grandes marées ordinaires. Pendant les onze années qui suivirent on a dépensé plusieurs petites sommes pour les réparations de l'ouvrage. En 1904-05, on a dépensé $499.48, pour la construction d'un petit brise-lames à l'extrémité nord de l'île pour empêcher les dégradations de la mer et protéger les bateaux qui mouillent près du vieux brise-lames, sur le côté ouest. Cet ouvrage qui a 155 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et de 4 à 8 pieds de hauteur, a été construit solidement en encaissement de bois rond et chargé de pierres.

Le 19 juin 1905, on a passé un marché avec MM. Reid et Archibald, les chargeant de la construction d'un nouveau brise-lames, directement à l'ouest du vieil ouvrage, lequel avait été mis hors de service par l'action des tarets et limnoria lignorum. Le prix du contrat était de $5,980. L'ouvrage a été construit en bois créosoté jusqu'au niveau des hautes mers.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $14,745 pour commencer la construction d'un prolongement au brise-lames construit en 1905 par MM. Reid et Archibald. Le contrat fut adjugé à Obed A. Hamm, de Mahone-Bay. En 1913-14, la somme de $6,687.80 a été dépensée pour continuer l'ouvrage de ce contrat.

Ces travaux ont été achevés dans la dernière partie d'août 1914, au coût de $10,-521.20, ce qui porte le total à $31,954. Quand l'ouvrage a été commencé, cette année, un changement a été fait dans la construction, en augmentant l'épaisseur des murs de 2 à 4 pieds, et des murs transversaux, qui étaient espacés de 10 pieds, d'axe en axe, de 6 pouces à 1 pied. Ceci augmente tellement la quantité des matériaux, qu'une somme additionnelle de $4,940 a été ajoutée pour poser un garde-corps autour du débarcadère.

Pendant l'exercice 1914-15, l'ouvrage a consisté en la construction des derniers 90 pieds des travaux. La construction achevée a 90 pieds de longueur jusqu'à l'aile qui s'étend à un angle de 45 degrés pour atteindre la partie principale des travaux. L'aile a une longueur de 150 pieds et le brise-lames a 16 pieds de largeur au sommet. La base des travaux, jusqu'à 2 pieds au-dessus de l'eau basse, est en béton solide. A partir de ceci jusqu'au sommet, la construction consiste en des murs latéraux de 4 pieds d'épaisseur avec des murs transversaux de 1 pied d'épaisseur, espacés de 10 pieds, d'axe en axe. Les ouvertures sont remplies avec de la pierre. La partie supérieure des travaux est solidement renforcée. Les deux côtés sont lambrissés avec du bois créosoté de 6 pouces, jusqu'à 1 pied au-dessous de l'eau basse. Il y a un parapet en béton sur le côté du large, de 4 pieds de hauteur par 3 pieds d'épaisseur

L'ouvrage a été commencé en mai et achevé en août 1914.

DIGBY.

Digby, chef-lieu du comté de Digby, qui compte environ 1,600 habitants, est situé à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis. C'est une station importante du chemin de fer du *Dominion Atlantic*, à 67 milles au nord de Yarmouth, à 150 milles d'Halifax et à 20 milles d'Annapolis. Le vapeur appartenant à la compagnie du chemin de fer *Dominion Atlantic* et qui fait le service entre Digby et Saint-Jean, s'y arrête journellement.

Le quai en ce lieu, dont la longueur est de 900 pieds environ a été construit à l'origine par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, quelques années avant la Confédération. On trouvera tous les détails relatifs à cet ouvrage dans les rapports annuels de 1906-07, 1909-10, 1911-12 et 1912-13.

Le recouvrement des impositions du droit de quai en ce lieu, rapporte aujourd'hui plus de $4,000. L'usure par le trafic occasionne par conséquent des réparations et des réfections fréquentes.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $1,310.65 pour des réfections et des réparations au quai, et aussi un montant de $298.74 pour enlever environ 1,400 verges cubes de sable et de gravier le long du quai où l'on fait la pêche, à proximité du quai public; ce qui forme une dépense totale de $1,609.39.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $2,000 pour des réparations générales et des renouvellements au quai. L'ouvrage consista à enlever une grande partie du plancher qui s'use très rapidement à cause du trafic considérable qui s'y fait, à renouveler un nombre de défenses et à entrer, au niveau ou près de l'eau basse, un nombre de pilotis qui étaient rongés par les tarets.

Dragage.

En 1914-15, la *Maritime Dredging and Construction Co.*, de Saint-Jean, N.-B., en vertu d'un prolongement du temps de son contrat du 19 août 1913, a enlevé avec sa drague à cuiller *Iroquois*, 100,004 verges cubes de sable et de vase, mesure prise sur les chalands, à 24½ sous la verge. La partie draguée s'étend du bassin et des abords jusqu'au quai. L'ouvrage a duré du 6 juillet au 19 août 1914.

Le but du dragage était d'agrandir et de creuser le bassin et les abords du quai public, afin de faciliter l'arrivée et le départ du steamer faisant le service quotidien entre Digby et Saint-Jean. On a dragué jusqu'à une profondeur de 18 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires. Les grandes marées montent de 26 pieds.

L'étendue de la partie draguée est environ 1,198,550 pieds carrés, c'est-à-dire une longueur de 2,000 pieds par 400 à 800 pieds de largeur.

En vertu d'un prolongement du même contrat, la même compagnie a enlevé 16,841 verges cubes de sable et gravier, mesure prise sur place, avec sa drague à cuiller *Beacon Bar*, à raison de 59 sous par verge cube. La partie draguée est dans une anse ou petite baie, à environ un demi-mille au nord du quai du gouvernement. L'ouvrage a duré du 14 juillet jusqu'au 22 août 1914.

Le but du dragage, qui a été exécuté à une hauteur de 3 à 6 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse des grandes marées ordinaires, était de faciliter, aux quais des pêcheurs, l'arrivée et le départ des goélettes et d'autres embarcations.

L'étendue de la partie draguée est d'environ 206,072 pieds carrés, soit 1,300 pieds de longueur par 100 à 200 pieds de largeur.

EAST-BAY (CÔTÉ NORD).

East-Bay (côté nord), comté de Cap-Breton (nord), est située, comme son nom l'indique, sur le côté nord de East-Bay, un bras du lac Grand-Bras-d'Or, à 5½ milles de la tête du lac.

Le quai, construit en 1889-90 par le ministère, a 220 pieds de longueur et se rend jusqu'à une profondeur de 10 pieds dans le lac, au niveau de l'eau basse. Il comprend: une chaussée d'accès en pierre et en fascines, de 50 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; quatre piles en caissons de bois indigène, de 20 x 20 pieds chacun, et une tête de quai, de 20 pieds en ligne avec le quai et de 40 pieds le long de la face extérieure; ces différents caissons sont reliés ensemble par des travées de 17½ pieds de largeur.

En 1902-3, on a dépensé un montant de $600 pour réparer l'abord du quai et renouveler les solives, le plancher, les garde-corps, les défenses des piles et des travées, ainsi que les pièces de parement et les traversines au-dessus du niveau de l'eau haute, sauf à la tête du quai.

En 1911-12, on a dépensé un montant de $109.62 pour ériger sur le quai un hangar pour le fret. Ce hangar a 15 pieds par 12 pieds; il est construit avec des poteaux de 7 pieds, des murs et un toit couvert en bardeaux de cèdre. Il est pourvu d'une grande porte et d'une fenêtre, les murs extérieurs sont peinturés avec deux couches de peinture.

Pendant l'exercice 1913-14, la somme de $1,135.04 a été dépensée pour faire l'acquisition des matériaux pour le nouveau caisson, de 20 sur 40 pieds, avec une substructure en bois créosoté, à l'extrémité du large des vieux travaux, et pour construire, placer et assujettir la substructure en place.

Pendant l'exercice 1914-15, on a dépensé la somme de $1,000 pour compléter le nouveau massif extérieur à l'extrémité du large du vieux quai, qui avait été commencé en 1913-14, pour relier ce dit caisson aux vieux travaux et pour renouveler le plancher, les soliveaux, les pièces de couronnement et les défenses supérieures du vieux quai.

EAST-BERLIN.

East-Berlin est un petit établissement de pêcheurs, qui compte environ 350 âmes. Il est situé à environ 11 milles au nord-est de Liverpool. En 1902-3, on a dépensé $2,000 pour la construction d'un brise-lames, et l'année suivante, un autre montant de $700 pour le même ouvrage. En 1906, on a dépensé $1,500 pour la construction d'un prolongement à cet ouvrage, et pour commencer la construction d'un quai à son extrémité. En 1910-11, on a dépensé un autre montant de $2,000 pour allonger le quai davantage. Pendant l'exercice dernier, on a dépensé $599.90 pour réparer l'extrémité du quai.

A l'extrémité est du village, s'étend une grève de galets de 700 pieds de longueur, qui protège l'anse et qui est à nue à mi-marée. On a choisi le côté central de cette grève pour l'emplacement de cet ouvrage et y établir un ouvrage de fortification en encaissement ou petit môle. La longueur de ce môle est de 600 pieds, sa largeur est de 10 pieds au sommet, et sa hauteur moyenne est de 9 pieds. Il est construit en encaissement de billes à claire-voie, chargé de pierraille. Cet ouvrage protégeait une petite anse et empêchait la grève d'être détruite, mais le lieu de mouillage était si petit qu'en 1906, on a commencé à construire un quai à partir de l'extrémité du large de ce brise-lames. En 1910, il fut prolongé, de sorte que les travaux ont 270 pieds de longueur, 14 pieds de largeur au sommet et 17 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Ce prolongement a aussi été construit en encaissement de billes, chargé de pierres, plein, et recouvert avec des madriers de 2 pouces. Il est bien pourvu de défenses et solidement assujetti.

En mars 1914, une tempête emporta 40 pieds du bout du large de ce brise-lames. On sauva une bonne quantité des matériaux dans la partie détruite, et l'année dernière, on la reconstruisit. L'ouvrage a été commencé le 17 septembre et terminé le 6 novembre 1914.

Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes-mers, de 5 pieds.

EASTERN PASSAGE.

Eastern Passage, comté d'Halifax est une colonie de pêcheurs considérable, qui compte de 300 à 400 habitants et qui est située sur la côte orientale du port d'Halifax, à 5 milles au sud de Dartmouth. Une petite rivière qui se jette dans une anse en ce lieu, servait de passe aux bateaux; mais ces dernières années, ce passage n'était pas suffisant. En 1900-01, on a construit un petit barrage consistant en deux rangées de poteaux plantés dans le sable à une profondeur de 4 à 5 pieds et à une hauteur moyenne de 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute de grandes marées. Ces pôteaux étaient plantés à 6 pieds d'intervalle et des petits billots servaient de pièces latérales. On remplit les espaces avec des fascines et des pierres, de sorte que la construction était une sorte d'encaissement rempli de lest. Ces travaux de protection ont 802 pieds de longueur, 8 pieds de largeur au sommet et 6 à 8 pieds de hauteur. Coût des travaux, $2,000.

En 1908-09, on a dépensé la somme de $4,979.61 pour la construction d'un brise-lames pour protéger le havre. Il a 350 pieds dans le sens de sa longueur, dont un tronçon de 200 pieds est large de 10 et dont le reste est large de 15. Sa hauteur est de 10 à 15 pieds, et il est bâti solidement en encaissement de billots. On a aussi établi un clayonnage sur une longueur de 10,000 pieds, pour arrêter le mouvement du sable. Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé la somme de $584 pour parachever l'extrémité du brise-lames, laissé inachevé en 1908-09.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé la somme de $3,345.84, pour enlever 9,961 pieds cubes de sable, afin de constituer une passe pour les bateaux de pêche. Ces travaux avaient été adjugés à MM. Beazley Frères, de Halifax.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $193.45, et au cours de l'exercice financier 1913-14, un montant de $700.47 fut dépensé pour placer 1,000 tonnes de lest, pour des réparations générales.

Pendant l'exercice 1914-15, on a dépensé la somme de $698.63 pour reconstruire 350 pieds des travaux de protection construits en 1900-01.

L'ouvrage, commencé le 1er octobre, a été achevé le 24 novembre 1914.

EAST-FERRY.

East-Ferry, comté de Digby, est un établissement de pêcheurs et d'agriculteurs, d'environ 100 habitants. Il est situé à environ 30 milles à l'ouest de la ville de Digby, sur l'extrémité de la terre ferme de la pointe Digby, ou sur le côté est du Petit-Passage. En 1903-04, le ministère a construit un brise-lame sur le côté opposé de ce passage, à Liverton, au coût de $17,110, par contrat.

En 1914-15, afin d'obtenir plus d'abris pour les bateaux de pêche et afin de faciliter le transport des passagers et des malles à l'autre côté du passage, le ministère a construit un brise-lames, par contrat. L'ouvrage a 223 pieds de longueur, de 20 à 30 pieds de largeur et de 15 à 28 pieds de hauteur, muni d'un parapet sur le côté nord ou du large et d'un plan incliné sur le côté sud. Pour les besoins des expéditeurs locaux, on a construit un hangar à marchandises de 30 x 12 pieds. Afin de le protéger contre les tarets, l'extrémité du large et 40 pieds sur les deux côtés faisant suite à l'extrémité ont été lambrissés avec du bois créosoté. L'ouvrage a été commencé le 20 août 1914 et terminé dans février 1915. Les entrepreneurs étaient *Engineers and Contractors, Ltd.* Le terrain pour les abords a coûté $100.

EAST-GREEN-HARBOUR.

East-Green-Harbour, comté de Shelburne, est un établissement disséminé sur deux milles de longueur, dont l'extrémité sud est près du site du brise-lames et à environ 1½ mille au nord-ouest de Lockeport. Presque tous les habitants s'occupent de la pêche au homard; il y a en tout 25 familles qui font leur vie dans cette industrie. Le rivage est rude et exposé, de sorte qu'un brise-lames était nécessaire pour protéger le débarcadère et pour permettre aux gens d'employer plus d'embarcations et autres appareils requis pour la pêche au homard. Il y a un chemin public allant jusqu'au site du brise-lames projeté, de sorte qu'aucun terrain n'était nécessaire.

Pendant l'exercice financier dernier, on a dépensé $999.48 pour construire ces ouvrages. Ils consistent en une levée en roche, de 40 pieds de longueur et 16 pieds de largeur et en 100 pieds de caisson continu, de 10 pieds de largeur et d'une hauteur de 11 pieds à l'extrémité du large. L'ouvrage en caisson est construit en billots ronds ordinaires, avec défenses et rempli de pierres jusqu'au sommet. Il y a un fruit sur l'extérieur, de 3 pouces au pied, et sur l'intérieur, de 1 pouce au pied. L'ouvrage a été commencé le 1er octobre et terminé le 4 novembre 1914.

Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes-mers, de 4½ pieds.

EAST-PORT-LEHÉBERT.

East-Port-LeHébert, dans le comté de Queen, est un village situé à environ 15 ou 17 milles à l'est de Liverpool. Il a une population d'environ 150 habitants. Tous ces gens s'occupent de la pêche; ils obtiennent leur principal revenu de la pêche au homard. Depuis nombre d'années ils avaient besoin de quelque chose pouvant protéger leur homard (quand ils le plaçaient dans des caisses à claire-voie) contre les dommages causés par la glace flottante.

Pendant l'exercice financier dernier, on a dépensé $1,195.65. On a construit, en dedans des vieux quais, un nouveau quai, de 22 pieds de longueur, de 10 pieds de largeur, et des abords de 336 pieds de longueur, 8 pieds de largeur, reliant les quais avec le rivage. Ces abords consistent en un ouvrage à piles et travées; il y a neuf piles en caisson de 9 pieds de longueur chacune et 8 pieds de largeur, et 9 travées de 24 pieds de longueur, avec une travée, au rivage, de 35 pieds de longueur. La hauteur des nouveaux travaux est de 20 pieds à l'extrémité du large, tandis que la hauteur de l'extrémité du large du vieux quai est de 25 pieds. L'ouvrage a été commencé le 4 septembre et terminé le 28 octobre 1914.

Les grandes marées montent de 6 pieds; les mortes-mers, de 4 pieds.

EAST-RAGGED-ISLAND.

East-Ragged-Island, ou Rockland, comme il était nommé dans les documents officiels, est un établissement de pêche, dans le comté de Shelburne. Il est situé sur le côté est du havre East-Ragged, à environ 4 milles au nord-est de Lockport. En 1898-99, le ministère a construit un quai, en caisson solide en bois rond et rempli de lest jusque sous le plancher. Ce quai avait 181 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet, à l'exception de l'extrémité du large, qui avait la forme d'une aile, de 30 pieds de longueur par 40 pieds de largeur. Dans l'année 1905-06, on prolongea ce quai afin d'obtenir des facilités pour un bateau à vapeur faisant la traversée entre Lockport et la gare du chemin de fer *Fruits Point,* ordinairement appelée la gare de Lockport. Il était nécessaire, non seulement pour le besoin des gens de Lockport mais pour ceux de Little-Harbour et Louis-Head, qu'on fît de ce quai un point d'escale pour le bateau de traverse, et, en conséquence, on a construit un prolongement de 100 pieds de longueur consistant en chevalets de pilotis, espacés de 10 pieds. Ce prolongement a 20 pieds de largeur au sommet et il y a 9 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées, à l'extrémité du large.

Pendant l'exercice financier dernier, la somme de $651.87 a été dépensée pour des réparations nécessaires. L'ouvrage a été commencé le 1er octobre et terminé le 28 octobre 1914. Le sommet des travaux a été renouvelé, c'est-à-dire le plancher, les défenses, les soliveaux, etc. Un grand nombre de défenses furent renouvelées et le tout a été réparé.

Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes-mers, de 4 pieds.

EAST-RIVER.

East-River, comté de Pictou, est la rivière située le plus à l'est des trois cours d'eau du port de Pictou. Elle est navigable pour les petits vaisseaux depuis Pictou jusqu'à la ville de New-Glasgow. Afin d'en faire une rivière navigable, entre Pictou et Trenton, pour les vaisseaux océaniques de 10,000 tonneaux, le ministère, depuis cinq ans, a fait draguer un nouveau chenal et un bassin de virage; ce dernier est situé vis-à-vis des quais de la *Nova Scotia Steel and Coal Co.,* à Trenton. Ce dragage n'est pas encore complété. Comme le cours naturel de cette rivière est un peu tortueux, il a fallu, pour faire disparaître cet inconvénient, construire à travers Stonehouse-Point une écluse de 638 pieds de longueur avec un bassin de contrôle, et creuser des chenaux à travers Cantley et Shipyard-Point; ces chenaux, une fois complétés, auront 100 pieds et 150 pieds de largeur, respectivement. Pour l'exécution de ces travaux d'amélioration, un contrat a été adjugé, au mois d'avril 1913, à MM. McDougald, Bros., d'Ottawa, pour un montant de $390,701.35.

En 1913-14, pour faire l'excavation de l'écluse et du bassin de contrôle, on a enlevé 7,000 verges cubes de déblais ordinaires et 3,600 verges cubes de roc. On a fait un chenal à travers environ 6,400 pieds carré de roc. Pendant les mois d'hiver, on a enfoncé 20,700 pieds linéaires de pilotis d'épinette dans les deux caissons en bois formant les abords de l'entrée nord de l'écluse. Des batardeaux ont été construits aux deux entrées de l'écluse.

Le montant total dépensé pour les excavations et les matériaux livrés en 1913-14, a été de $53,607.60.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $184,860.15 a été employé pour de l'ouvrage et des matériaux. L'ouvrage consista à nettoyer, déblayer et assécher 122,400 verges cubes d'excavation ordinaire, et 78,360 verges cubes d'excavation dans le roc; à creuser un chenal dans la surface du roc, de 24,200 pieds carrés; à poser du béton dans le pont du bassin de contrôle, de 685 verges cubes, et à faire des piles d'abords en bois à l'entrée nord du bassin.

Les dépenses totales sur ce contrat jusqu'au 31 mars 1915 ont été de $216,100.

Dragage.

La drague hydraulique, *P. W. D. N° 5* a été employée sur ces travaux, chaque saison, depuis qu'ils ont été commencés, en 1908. La longueur totale des travaux autorisés est de 29,700 pieds. La largeur de l'excavation est de 150 pieds au fond (à l'exception de l'endroit plus large formant le bassin de virage). Le niveau est à 21 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées ordinaires, dans la partie de la rivière au nord de l'écluse et jusqu'à 15 pieds en montant, ou sur le côté sud; le niveau sera maintenu à une profondeur de 21 pieds au moyen de l'écluse et du barrage.

Pendant la saison, la drague a enlevé 261,648 verges d'argile, de sable et de gravier, mesurées sur place. Le 23 juin, on a commencé les travaux au bassin de virage, à l'entrée nord de l'écluse de la pointe Stonehouse, où 121,078 verges cubes ont été draguées. Le 24 septembre, la drague a été mise en opération au bassin Trenton et a enlevé 80,115 verges cubes. Le 24 septembre elle a commencé à enlever le remplissage laissé au commencement de la saison dans le deuxième bras du chenal, lors du dragage des abords de l'écluse. Le 26 octobre, on a commencé une coupe de 475 pieds de longueur par 60 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur à l'extrémité du chenal, et on a enlevé 16,755 verges cubes de déblais. Le 5 novembre, la drague a été mise en opération pour nettoyer complètement entre les stations 142 et 168, et on a enlevé 42,700 verges cubes de déblais. Le 14 novembre l'ouvrage a été arrêté pour le reste de la saison.

Les quantités draguées jusqu'à date sont comme suit:—

1908-9-10-11-12,	1,421,941	verges cubes, mesurées sur place.
1912-13,	234,431	" "
1913-14,	245,508	" "
1914-15,	260,648	" "
	2,162,528	

Actuellement, après ce qui a été dragué dans la rivière jusqu'à l'extrémité sud du bassin Trenton, il reste à draguer 757,828 verges cubes de déblais mesurés sur place.

ECUM-SECUM.

Ecum-Secum, comté d'Halifax, est situé sur la frontière entre les comtés d'Halifax et de Guysborough. Il y a environ 450 habitants dont les principales industries sont la pêche, le bois et l'agriculture.

Pendant l'exercice 1914-15, on a commencé la construction d'un quai brise-lames pour la protection des bateaux de pêche. L'ouvrage consiste en un caisson solide en bois indigène de 20 pieds de largeur; on en a achevé 70 pieds jusqu'à la pleine hauteur, c'est-à-dire 3 pieds au-dessus de l'eau haute des grandes marées; on a construit 40 pieds jusqu'au niveau de l'eau et 25 jusqu'à 2 pieds au-dessous du niveau de l'eau haute des grandes marées.

Une fois terminés, ces travaux auront une longueur de 120 pieds, avec une aile de 20 x 40 pieds, et auront une hauteur moyenne de 19 pieds. Cette année, on a dépensé $2,700.86 et on a demandé un montant pour parachever ces travaux.

L'ouvrage, commencé le 8 septembre, a été achevé le 30 novembre 1914.

FELTZEN-SOUTH.

Feltzen-South, comté de Lunenburg, est un endroit considérable et prospère, situé sur la côte ouest de la baie de Lunenburg, environ 14 milles au sud-ouest de la ville de Lunenburg, par terre, et 7 milles par eau. La population du village est d'environ 200 habitants.

Brise-lames.

En 1913-14, un montant de $16,539.10 a été dépensé (par contrat avec Duncan L. Fraser) pour construire un brise-lames. Cet ouvrage est en caissons faits de bois indigène, et a 420 pieds de longueur. Il a 20 pieds de largeur sur 220 pieds de sa longueur et 25 pieds sur une longueur de 200 pieds, avec un " L " de 40 pieds de longueur par 20 pieds de largeur. Il a une hauteur de 4 pieds au-dessus de l'eau haute des grandes marées.

Quai.

En 1905-06, le ministère a dépensé $2,454.06 pour la construction d'un quai en pilotis, de 168 pieds de longueur et 25 pieds de largeur, avec un " L " à l'extrémité extérieure, de 28 x 32 pieds, donnant une façade de 54 pieds de longueur et environ 11 pieds de profondeur d'eau à l'eau basse des grandes marées. La façade du quai a 20 pieds de hauteur.

L'approche a 31 pieds de longueur et est formée par un remblai de pierre et gravier.

Pendant l'exercice 1912-13 on a dépensé $466.55 pour des réparations et renouvellements. Des vieux pilotis, qui avaient été brisés par la glace, ont été enlevés, et 50 nouveaux pilotis ont été enfoncés pour protéger le quai et remplacer ceux qui avaient été endommagés l'hiver précédent.

En 1914-15, la somme de $600 a été dépensée pour réparer le quai et construire un hangar de 18 x 24 pieds. Les réparations ont consisté à renouveler quelques madriers du plancher et quelques solives de plancher et défenses.

L'ouvrage, commencé le 19 août, a été complété le 8 octobre 1914.

FINLAY-POINT.

La Pointe-Finlay, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 3 milles de l'entrée du port de Mabou.

En 1903-04-05, on construisit un quai de 15 pieds de largeur, s'étendant jusqu'à 148 pieds aux hautes marées et 3 pieds aux basses marées, pour servir de débarcadère et mettre les bateaux en sûreté.

En 1907-08, une pile en caisson, de 25 x 18 pieds, fut ajoutée à la face intérieure du bout extérieur du quai.

En 1912-13, une somme de $1,000 a été dépensée, à la journée, pour la construction d'un ouvrage de protection de la grève, à l'extrémité intérieure du quai. Cet ouvrage a 200 pieds de longueur et 5 pieds de largeur et consiste en pilotis remplis de fascines et de pierres, et pendant 1913-14, la somme de $499.78 a été dépensée pour les réparations à l'ouvrage de protection, construit en 1912-13, et pour poser un lambrissage jointif sur l'extrémité intérieure du quai afin d'empêcher le ruisseau de passer à travers.

En 1914-15, on a dépensé la somme de $349.82 pour couper un passage pour les bateaux à travers l'ouvrage de protection de la grève, et pour prolonger le quai vers l'intérieur sur les battures jusqu'à une distance de 60 pieds. Ce prolongement a été construit en fascines et pierre.

FOX-ISLAND.

Fox-Island, comté d'Halifax, est située dans l'Atlantique, côte de la Nouvelle-Ecosse, à environ 13 milles à l'est d'Halifax, et à environ 900 pieds de la terre ferme, Cette île n'a que trois ou quatre acres d'étendue, et son élévation ne dépasse pas 6 pieds en aucun point aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. Personne n'y habite d'une façon permanente, mais quelques pêcheurs y séjournent durant l'été.

En 1886-87, le ministère y fit construire un ouvrage de fortification sur toute la longueur du banc, à savoir: sur 235 pieds entre l'île et la terre ferme et en 1892, on a construit un prolongement de 252 pieds de longueur pour protéger la principale partie de l'île. On a dépensé plusieurs sommes depuis cette date pour réparer ces ouvrages. En 1910-11, on a employé la somme de $1,408.81, à la construction d'un petit brise-lames long de 100 pieds, pour protéger un débarcadère qui se trouve sur le côté ouest de l'île.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $1,129.53, pour l'achat des matériaux nécessaires à la construction d'un prolongement au brise-lames.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,895.89, pour le prolongement du brise-lames. Ce prolongement a une longueur de 100 pieds, une largeur de 25 pieds et une hauteur de 15 à 20 pieds. Il est construit en encaissement et est pourvu d'un parapet de 4 pieds de hauteur sur le côté donnant sur la mer.

En 1913-14, un montant de $1,199.98 fut dépensé pour rendre l'ouvrage de niveau et pour renouveler le plancher sur une longueur de 75 pieds et une largeur de 10 pieds. Le quai, qui s'étend de Fox-Island au dehors, a été haussé de 0 à 3 pieds sur une longueur de 80 pieds et une largeur de 25 pieds; un nouveau plancher et de nouvelles défenses ont aussi été placés.

En 1914-15, la somme de $2,530.74 a été dépensée pour la construction partielle d'un prolongement du brise-lames qui, une fois complété, aura 40 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, avec un retour en "L" de 25 pieds de longueur par 20 pieds de largeur. Ce dernier ouvrage a été complété jusqu'à 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse des grandes marées ordinaires, et l'on a en main une quantité suffisante de matériaux pour tout le compléter. A son achèvement il y aura une profondeur de 16 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

FREEPORT.

Freeport, comté de Digby, est situé à l'extrémité sud de Long-Island, sur le côté est de Grand-Passage, à 40 milles au sud-est de Digby-Cut, et 26 milles au sud-ouest de Trout-Cove.

La population, qui est d'environ 700 habitants, s'occupe principalement de pêche et de culture. C'est un port d'escale pour les bateaux à vapeur qui font la route entre Yarmouth, N.-E., et Saint-Jean, N.-B.

En 1905-06, un contrat au montant de $13,923.92 a été adjugé pour construire un brise-lames ayant 8 pieds au-dessus de l'eau basse des grandes marées, ou 17 pieds de hauteur au-dessous du plancher; cet ouvrage est en bois créosoté.

En 1908-09, la somme de $358.23 a été dépensée pour construire un mur en béton sur le côté de la mer près du rivage, afin d'empêcher les vagues d'atteindre les abords du brise-lames.

En 1914-15, on a dépensé $89.50 pour allonger de 13 x 15 pieds le hangar situé sur l'extrémité du quai.

FRIAR'S-HEAD.

Friar's-Head, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 6 milles au nord de l'entrée du port de Margaree.

Une construction entreprise en 1900-1 et achevée en 1902-3, destinée à fermer une ouverture qui se trouvait dans une assise de roc, afin d'abriter partiellement un petit quai et l'ancrage des bateaux, consistait en un mur de béton, de 90 pieds de lon-

gueur, de 4 pieds de largeur au sommet, et de 8 pieds de hauteur à partir d'un pied au-dessus des basses eaux. En 1903-04, on prolongea le mur de 13 pieds, et on en construisit un autre de 4 pieds de hauteur et de 4 pieds de largeur sur le côté du premier faisant face à la mer, pour empêcher que les eaux ne le minent.

Pendant 1913-14, la somme de $251.56 a été dépensée pour réparer et renforcer le mur en béton qui avait été endommagé au cours d'un gros coup de vent.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $324.07 pour enlever des roches du chenal des bateaux, à partir du bassin intérieur jusqu'à l'entrée du havre.

LA PLAGE DE GLACE-BAY.

La plage de Glace-Bay, comté de Cap-Breton, est située sur la côte nord de l'île du Cap-Breton, entre Glace-Bay et Port-Morien.

En 1908-09, un contrat fut passé pour la construction d'un ouvrage de protection du chemin public qui traverse la plage, à la tête de Big-Glace-Bay, et qui sépare la baie du lac Big-Glace-Bay. L'ouvrage est construit en pilotis et en fascines, formant une longueur totale de 4,000 pieds. Les pilotis sont enfoncés à 4 pieds de distance, d'axe en axe, transversalement et à 5 pieds, d'axe en axe, longitudinalement, dans une tranchée creusée à une profondeur de 2 pieds au-dessous du niveau des hautes marées. L'espace longitudinal entre les pilotis est rempli jusqu'à une hauteur de 6 pieds 6 pouces au-dessus du niveau de l'eau haute, avec des fascines formées de petites épinettes, bien entassées serrées; et les têtes des pilotis de chaque chevalet sont solidement liaisonnées au moyen de tirants en fer de $\frac{3}{4}$ de pouce.

Le coût total de cet ouvrage a été de $9,415.72.

Au cours de l'année 1911-12, le remplissage en fascines sur le centre de l'ouvrage, sur une distance d'environ 700 pieds, dans la partie la plus exposée, fut emporté par la mer, laissant les pilotis intacts. Au cours de l'année 1912-13, un montant de $647.16 fut dépensé, en ouvrage à la journée, pour la reconstruction de ce qui avait été emporté.

Pendant l'exercice 1913-14, la somme de $1,998.14 a été dépensée pour poser une palée en pilotis sur une distance de 520 pieds, dans la partie la plus faible des travaux pour la protection de la plage.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $329.96 pour continuer la palée en pilotis le long de la face du côté de la mer sur une distance de 80 pieds environ.

GRAND-ÉTANG.

Grand-Etang, comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, environ à mi-chemin entre les ports de Margaree et de Chéticamp, sur le côté ouest de l'île du Cap-Breton.

En 1894-5, on a complété des travaux pour améliorer l'entrée de Grand-Etang et le mettre en état de servir de havre de refuge aux bateaux de pêche et aux autres petites embarcations. En 1895-96, un pont, à travers l'étang, a été construit à 500 pieds de l'entrée, et reconstruit en 1902-3.

Les travaux comprennent le dragage entre deux jetées distantes de 87 pieds l'une de l'autre, excepté à l'entrée où elles ne sont distantes que de 44 pieds. Chaque jetée est en fascines et en pierres, sur une longueur de 135 pieds, avec levées en fascines et pierres, à talus et plate-forme en pierre, sur une longueur de 130 pieds, avec encaissement à claire-voie de 100 pieds de longueur, et une tête en encaissement à revêtement jointif, de 30 pieds en prolongement de l'ouvrage, par 48 pieds, la substructure de la construction étant créosotée (cette substructure a été reconstruite en 1908-09.) L'ouvrage en fascines et pierres, et un banc de pierre et de branches d'environ 85 pieds, de chaque côté, sont établis sur un fond creusé jusqu'à un pied au-dessus des plus basses eaux; quant au reste de la jetée, il fut établi sur le fond naturel, le tirant d'eau à l'extrémité du large étant de 4 pieds 6 pouces aux plus basses eaux.

Le "pont", tel que reconstruit en 1902-3, a 563 pieds de longueur; il comprend les abords de l'est et de l'ouest, en fascines et en pierres; les culées de blocs en encaissement, de 94 et 51 pieds de longueur, respectivement; et l'ouvrage en pilotis créosotés, de 438 pieds. Il est pourvu d'un garde-corps de chaque côté, et d'une arche tournante pour laisser passer les bateaux. Au-dessous des 200 pieds du centre, la profondeur de l'eau, à la mer basse des grandes marées, est d'environ 6 pieds; mais pour atteindre le fond solide à travers l'eau et la vase, on trouve de 21 à 24 pieds.

Au cours de l'année 1910-11, le pont fut réparé et 50 pieds d'encaissement furent reconstruits de chaque côté du chenal.

En 1898-99, on avait fait du dragage entre les jetées, jusqu'à une profondeur de 6 pieds au niveau de l'extrême eau basse, et en 1910-11-12, le chenal, l'étang jusqu'au pont et en dehors des jetées ont été creusés jusqu'à une profondeur moyenne de 9 pieds, à l'eau basse.

En 1911-12, la somme de $479.75 fut dépensée pour des réparations urgentes aux ouvrages de protection en fascines et en pierres. En 1912-13, on dépensa $3,000 à la journée pour la reconstruction de l'ouvrage en fascines et en pierres, sur une hauteur de 10 pieds, une largeur d'environ 12 pieds et sur une longueur de 200 pieds du côté nord et de 255 pieds du côté sud.

Pendant l'exercice 1913-14, la somme de $1,000 a été dépensée pour réparer la tête en caisson des piles de protection du chenal, qui avait été endommagée au cours du gros coup de vent du 30 décembre 1912. Les réparations consistèrent à placer des matelas de fascines au fond des six travées d'où le lest avait été emporté par la mer. et en les remplissant avec de la grosse pierre; elles consistèrent aussi à renouveler une partie du plancher en madriers qui avait été enlevé par la mer pendant le coup de vent.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $799.81 pour réparer le sommet du pont, ces réparations consistant à renouveler le plancher, les pièces de couronnement et le garde-corps.

GRAND-NARROWS.

Grand-Narrows, comté de Cap-Breton, est situé sur la côte sud-est du détroit de Barra, lequel réunit les lacs du Grand et du Petit-Bras-d'Or.

Le vieux quai, près de la gare de l'Intercolonial, servant aux bateaux transporportant la malle et les passagers de Baddeck, avait 287 pieds de longueur, et se composait de 67 pieds de caissons remplis de pierre et fascines avec sommet en gravier; une section en pilotis, de 80 pieds de longueur, construite en 1885-86 sur les restes d'un vieux quai construit par le gouvernement provincial, et un prolongement de 140 pieds, construit en 1883-84. Ce prolongement consistait en trois piles, de 20 x 20 pieds et une tête de quai de 20 x 60 pieds, avec travées de 16 pieds.

En 1901-02 et 1902-03, la somme de $3,012.16 fut dépensée pour reconstruire le quai en bois créosoté et pour le prolonger de 10 pieds; la longueur totale est de 297 pieds, la largeur est de 24 pieds pour les 277 premiers pieds, et 30 pieds pour les 20 derniers pieds; la profondeur, à l'extrémité du large, à l'eau basse, est de 11 pieds.

En 1903-04 et 1904-05, la somme de $3,901.86 fut dépensée pour prolonger le quai de 37½ pieds, jusqu'à une profondeur de 15 pieds, à l'eau basse, et pour construire un "L" de 30 x 30 pieds sur le côté sud et à l'extrémité du prolongement.

En 1905-06, la somme de $964.44 fut dépensée, $900 pour enlever le reste d'un vieux caisson qui se projetait au delà de la face sud du prolongement en pilotis et pour construire un entrepôt de 25 x 12 pieds, et $64.44 pour réparer et renforcer l'angle sud-ouest de L, lequel avait été endommagé par un steamer.

En 1912-13, une somme de $229.25 a été dépensée pour des réparations au plancher du quai, et pendant 1913-14, une somme additionnelle de $100 a été dépensée pour d'autres réparations urgentes au plancher.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $1,499.94 en ouvrage à la journée pour réparer le dessus du quai, comprenant un plancher neuf, ainsi que de nouvelles pièces de couronnement et 12 défenses sur les coins extérieurs du quai.

GROSSES-COQUES.

Grosses-Coques, comté de Digby, est situé à l'embouchure d'une petite rivière qui se jette dans la baie Ste-Marie, à 7 milles environ au sud-ouest de Weymouth, et 3 milles de l'Anse de Belliveau. Ce petit village a une population de 300 habitants, qui cultivent la terre et s'occupent en même temps de la pêche sur une petite échelle.

Des détails complets sur les ouvrages faits en ce lieu sont donnés dans le rapport du ministère pour l'exercice de 1904-05.

En 1913-14, les ouvrages de protection contre l'envahissement de la mer ont été reconstruits et prolongés vers le rivage, sur une longueur totale de 400 pieds. L'ouvrage comprend des caissons solidement construits avec des pièces de bois rond.

Dépense: $3,997.54.

En 1914-15, la reconstruction de l'éperon du brise-lames, du côté est de l'embouchure du cours d'eau, a été complétée au coût de $2,000; ce nouvel ouvrage a 670 pieds de longueur par 12 pieds de largeur et de 3 à 10 pieds de hauteur.

GUNNING-COVE.

Gunning-Cove, comté de Shelburne, est un petit établissement de pêcheurs et de fermiers, ayant une population d'environ 300 habitants. Il est situé à 5 milles environ au sud-ouest de Shelburne, quoique par le chemin il y ait 12 milles de distance. En 1899-1900, on construisit un quai à cet endroit pour procurer un débarcadère aux vaisseaux des pêcheurs de la place. Ce quai a 174 pieds de longueur, les premiers 55 pieds formés d'un remblai de pierre de 20 pieds de largeur, les 49 pieds suivants consistant en 2 caissons de bois, de 18 pieds de longueur chacun, séparés par une travée de 13 pieds de longueur, cette dernière partie ayant aussi 20 pieds de largeur. Les derniers 70 pieds du quai se composent de chevalets en pilotis, espacés de 10 pieds, les premiers 40 pieds ayant 20 pieds de largeur et les derniers 30 pieds ayant une largeur de 40 pieds. La hauteur du quai est de 19 pieds à l'extrémité extérieure. Pendant le dernier exercice financier, on a dépensé la somme de $506.02 pour faire les réparations nécessaires. L'ouvrage commencé le 5 octobre a été terminé le 16 novembre 1914. Tout le dessus du quai a été renouvelé, à savoir: le plancher, les solives intérieures et extérieures, le couronnement et le garde-corps. On a remis en neuf les deux-tiers des défenses, et 20 pilotis de support. On a aussi fait quelques menues réparations aux abords.

Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes-mers de 4 pieds.

HAMPTON.

Hampton, comté d'Annapolis, appelé autrefois Chute's-Cove, est situé sur la côte sud-est de la baie de Fundy, à 27 milles au nord-est de Digby-Gut, et à 6 milles au nord-ouest de Bridgetown qui est une station importante du chemin de fer *Dominion Atlantic*. Le village compte 200 habitants qui s'occupent à la pêche, à l'agriculture et à l'exportation du bois de corde et du bois de construction.

En 1855-56, les habitants, aidés par le gouvernement provincial construisirent un petit brise-lames de 165 pieds de longueur à Hampton. On trouvera tous les détails des travaux exécutés en ce lieu dans les rapports annuels de 1909-10 et de 1910-11.

En 1912-13, on dépensa la somme de $544.03, pour les réparations en général de ce brise-lames. On reconstruisit une partie de l'ouvrage à l'extrémité du large, consistant en un tronçon de 12 pieds de longueur, de 12 pieds de largeur et de 5 à 8 pieds

de hauteur, qui avait été emporté par les grosses mers; en outre, on renouvela 20 défenses et on répara la plate-forme de l'ouvrage.

En 1914-15, la somme de $3,000 a été dépensée pour ajouter au brise-lames une nouvelle pile en caisson solide, de 50 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et de 26 à 32 pieds de hauteur. L'ouvrage n'est pas complètement fini et il faudra encore environ $1,000 pour le parachever.

HANTSPORT.

Hantsport, comté de Hants, a une population d'environ 1,500 habitants; il est situé sur la rive gauche ou ouest de la rivière Avon, qui a ici 1¾ mille de largeur, à mi-chemin environ entre Windsor et l'embouchure de la rivière Avon, où elle entre dans le bassin des Mines. C'est une station importante du chemin de fer Dominion-Atlantic à 7 milles de Windsor, et 53 milles d'Halifax.

Le quai qu'on y a construit en 1897-98 est une structure en caissons remplis de pierre, de 200 pieds de longueur, 32 pieds de largeur, avec un "L" de 32 pieds de longueur, à son extrémité extérieure, donnant une façade de 64 pieds, sur une hauteur de 26 pieds. A marée haute, il y a une profondeur de 23 pieds d'eau le long de la face du quai. A marée basse, la grève est à sec.

En 1908-09, la somme de $498.30 a été dépensée pour renouveler tout le dessus du quai, y compris les pièces de couronnement et le plancher.

En 1913-14, $49.93 ont été dépensés pour renouveler le plancher d'une partie du quai et pour faire des réparations diverses.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $1,665.88 pour des réparations consistant à reconstruire une partie des abords, démolir toute la superstructure sur une hauteur de 3 pieds et la reconstruire. On a aussi renouvelé le plancher du quai et peinturé le hangar.

L'ouvrage commencé le 3 août a été complété le 24 décembre 1914.

Quai neuf.

En 1914-15, un contrat au montant de $23,994 a été adjugé à la *Standard Construction Company* d'Halifax pour construire un quai en caissons avec du bois indigène. Les premiers plans de ce quai démontraient un ouvrage fait avec une courbe, mais plus tard il fut décidé de donner au quai une façade droite, vu que c'était plus avantageux pour les vaisseaux.

Les abords de ce quai sont situés environ 380 pieds à l'ouest du vieux quai; ils sont construits avec des murs de pierre remplis de gravier, sur une longueur de 70 pieds, par une largeur moyenne de 25 pieds et une profondeur moyenne de 4 pieds. A partir de l'extrémité de ces abords, il y a une structure en caissons de bois, de 20 pieds de largeur pour une distance de 122 pieds. Le quai tourne ensuite à angle droit et parcourt une distance de 382 pieds avec une largeur de 25 pieds, et se joint à la face du vieux quai construit en 1897. Il y a dans le quai neuf deux plates-formes à lest, les compartiments sont de 10 x 12 pieds, et chaque deuxième compartiment est rempli de pierre. La hauteur moyenne du quai est de 28 pieds le long de la façade.

Les travaux commencés en juin ont été complétés en novembre 1914.

HEAD-CHEZZETCOOK.

Head-Chezzetcook, comté de Halifax, est un petit village situé à environ 22½ milles à l'est de Dartmouth; sa population est de 300 habitants.

En 1914-15, un crédit de $2,300 fut voté pour démolir et reconstruire le vieux quai érigé en cet endroit avant la Confédération. Les travaux furent commencés au commencement de novembre et les deux côtés du quai furent démolis et du lest jeté dans le centre, on avait dépensé $762.99, lorsque le 17 novembre l'ouvrage a été dis-

continué et le tout mis en sureté pour la saison d'hiver. Ce quai devra servir de débarcadère pour le fret pris à bord des goélettes et transportés au quai dans des bateaux à fonds plats.

L'ouvrage commencé le 5 novembre a été discontinué le 30 novembre 1914.

HORTON-LANDING.

Horton-Landing, comté de King, est situé à l'extrémité est du comté de King, à l'embouchure de la rivière Gaspareaux, environ à mi-chemin entre Avonport et Wolfville. C'est une station du chemin de fer *Dominion Atlantic.* Ce village fait partie du district agricole le plus riche et le plus fertile de la province.

Il y a 70 à 80 ans, le gouvernement provincial construisit en ce lieu un quai à l'embouchure de la rivière, sur sa rive gauche. Cette structure étant tombée en ruines et ne pouvant plus servir aux fins de la navigation, le ministère l'a reconstruite en 1888-89, au coût de $2,252.88, sur le site du vieux quai. Le quai neuf a 172 pieds de longueur, 65 pieds de largeur au bout du large et 23 pieds 6 pouces de largeur à l'extrémité près du rivage. Il est construit en caissons à parements ouverts, solidement rempli de lest, couvert par un plancher en madriers, et pourvu de bonnes défenses. C'est un endroit sûr et bien abrité à l'embouchure de la rivière, et bien qu'il vienne à sec à la marée basse, vu la grande étendue de la marée qui est de 40 à 48 pieds, les vaisseaux tirant 18 pieds d'eau peuvent s'y rendre à la marée haute.

En 1903-04, la somme de $70.20 a été dépensée pour renouveler six poteaux d'amarrage et quelques madriers du plancher.

En 1913-14, on a dépensé $906.20 pour se procurer le bois nécessaire aux réparations et améliorations du quai, mais nul ouvrage n'a été commencé, parce que la saison était trop avancée lorsque le quai n'a plus été occupé.

En 1914-15, la somme de $907.54 a été dépensée pour des réparations importantes et pour renouveler la partie supérieure du quai.

INDIAN-BROOK-FLATS.

Indian-Brook-Flats, comté de Shelburne, sont des hauts-fonds s'étendant du Cap Sable jusqu'à Barrington-Passage, un demi-mille au sud-ouest du village de Barrington, le village dans les environs immédiats de ces hauts-fonds est connu sous le nom de North-East-Point.

Le quai est utile, non seulement aux habitants de ce village, mais aussi à 500 autres personnes qui vivent dans un circuit de 1 à 2½ milles de cet endroit. La seule occupation de ces gens est la pêche.

Durant l'exercice financier de 1903-04, le quai fut complété au coût total de $3,239.32.

Le nouveau quai consiste en quatre parties bien distinctes: L'approche, une levée en pierre de 41 pieds de long; une section en piles et travées, 56 pieds de long; une section en chevalets de pilotis, 374 pieds de long; et le quai, proprement dit, 40 pieds de long, faisant une longueur totale de 511 pieds, à partir du rivage jusqu'au chenal sur le côté extérieur des hauts-fonds.

L'approche est une levée ordinaire en pierre, 27 pieds de large au sommet et 9 pieds de haut à son extrémité extérieure. La section en piles et travées consiste en deux caissons de bois rond, remplis de pierre, d'une longueur de 20 pieds, placés à 16 pieds de distance; la largeur au sommet est de 18 pieds, et sa hauteur est de 10 pieds.

La section en chevalets de pilotis consiste en 34 chevalets placés à 11 pieds d'axe en axe, le tout ayant une largeur de 16 pieds, la hauteur à l'extrémité extérieure est de 11 pieds.

Le quai, ou le bout du large, a 40 pieds de longueur et 50 de largeur au sommet, construit en chevalets de pilotis, bien assujettis et munis de défenses; la hauteur, à l'extrémité extérieure, sur le bord du chenal, est de 23 pieds.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $449.68 a été dépensée pour continuer les réparations commencées le 4 novembre et le tout a été complété le 30 novembre 1914. On a renouvelé le plancher de la tête du quai, et on a placé quelques nouvelles défenses autour de cette partie. L'approche a été aussi réparée et des madriers de 2 pouces ont été posés depuis la tête du quai jusqu'à l'approche sur une largeur de 8 pieds, ces madriers ont été placés sur le vieux plancher. On a aussi posé 1,500 pieds de madriers, M. P. pour remplacer le vieux plancher.

Les grandes marées montent de 8½ pieds; les mortes-mers de 6 pieds.

INDIAN HARBOUR.

Indian Harbour, comté d'Halifax, est un petit village de pêcheurs, de 200 à 300 habitants, situé à 29 milles d'Halifax, par la route publique, et à 16 milles en ligne droite. Indian Harbour, qui se trouve sur la rive est de l'entrée de la baie Sainte-Marguerite, est à huit milles au sud du village des Français.

En 1904-05, on a dépensé $1,066.16 pour la construction d'un quai public à l'usage du commerce des pêcheurs de l'endroit. Cet appontement est à massifs et travées. Les massifs sont en encaissement à charge de pierre, et bien munis de défenses. Il a 20 pieds de large, est pourvu d'un "L" à son extrémité du large, dont la face a une longueur de 50 pieds et une hauteur de 17 pieds, le tirant d'eau y étant de 13 pieds aux hautes eaux ordinaires de printemps. Une levée de pierre et de terre, de 150 pieds de long et de 3 à 5 pieds de haut, sert d'abord à l'appontement.

Durant l'exercice 1905-06, le travail fut achevé; il avait coûté $749.63.

En 1907-08, on a dépensé $299.22 pour miner et enlever des rochers et des blocs erratiques qui obstruaient le chenal à l'appontement et près de celui-ci.

A cet endroit, les marées de printemps atteignent 6 pieds; les mortes eaux, 5 pieds.

En 1914-15, la somme de $565.47 a été dépensée pour démolir et reconstruire le sommet du quai sur une hauteur de 4 pieds.

L'ouvrage commencé le 20 novembre 1914 a été complété le 26 mars 1915.

INDIAN POINT.

Indian Point, comté de Lunenburg, est une place importante sur la baie Mahone, à 5 milles de la ville de Mahone. Il y a une population de 500 à 600 habitants qui s'occupent de la pêche, de la culture de la terre et du commerce de bois.

En 1914-15, le ministère a dépensé la somme de $4,995.17 pour construire en cet endroit un quai à piles et travées en bois indigènes. Les abords de ce quai ont 16 pieds de longueur par 20 pieds de largeur à l'extrémité contiguë au quai et 40 pieds de largeur à l'extrémité près du rivage. A la suite des abords le quai a 173 pieds de longueur par 20 pieds de largeur avec un retour en "L" de 20 x 30 pieds donnant une façade de 50 pieds. Le quai a une hauteur moyenne de 15½ pieds et une profondeur de 12 pieds à l'eau basse des grandes marées. Un hangar mesurant 12 x 14 pieds a été aussi construit et placé sur le retour en "L" du quai.

Les travaux commencés le 2 novembre 1914 ont été complétés le 18 mars 1915.

INVERNESS.

Inverness, comté d'Inverness, autrefois appelé Broad-Cove, est une ville minière, incorporée, comptant une population de 3,500 habitants, située sur la côte nord-ouest de l'île du Cap-Breton, environ à mi-chemin entre les ports de Mabou et de Margaree, à 60 milles de Port-Hastings, sur le Détroit de Canso, avec lequel il communique par un chemin de fer.

McIsaac's-Pond, maintenant appelé le port d'Inverness, est séparé du golfe Saint-Laurent par une plage de sable d'environ 400 pieds de largeur. Pour expédier le charbon extrait des houillères, une compagnie, il y a plusieurs années, avait dragué un

chenal traversant la batture pour se rendre dans l'étang, les côtés du chenal étaient protégés au moyen d'ouvrage en caissons et pilotis, mais après quelques années le chenal s'était rempli et fut abandonné.

Le ministère prit possession de cette place en vue d'ouvrir le chenal de nouveau et d'y faire des ouvrages de protection.

En 1914-15, un crédit de $15,000 a été voté pour l'exécution de travaux d'amélioration à l'entrée du chenal, et des instructions furent en conséquence données pour préparer les plans et devis nécessaires à la construction d'un ouvrage n'excédant pas le montant voté. Ces plans et devis ont été soumis le 2 juin 1914 au ministère, mais rien de plus n'a été fait à ce sujet.

Pendant le même exercice de 1914-15, la somme de $500 a été autorisée pour faire les réparations urgentes dans la partie détériorée du vieux quai; le montant a été dépensé à la journée pour réparer le lambrissage jointif, remettre du lest et renouveler le plancher sur une distance de 32 pieds.

IONA.

Vieux quai.

Iona, comté de Victoria, se trouve sur la côte nord du détroit de Barra qui relie les lacs Grand et Petit-Bras-d'Or. C'est une gare du chemin de fer Intercolonial et un débarcadère pour les vapeurs qui, transportant la malle et les passagers à Baddeck et réciproquement, rencontrent deux fois par jour, à cet endroit, les trains qui vont à l'est et à l'ouest.

Le vieux quai, ainsi nommé pour le distinguer du nouveau, situé sur le côté est du pont du chemin de fer, fut tout d'abord construit par le gouvernement provincial. Par la suite, il fut acheté par le ministère, qui le reconstruisit et l'allongea.

Cette construction a 195 pieds de longueur sur sa face ouest. Elle comprend un abord de 129 pieds de longueur et 20 pieds de largeur; une travée de 24 pieds de longueur et une tête de 42 pieds de largeur sur sa face ouest, et de 22 pieds de largeur sur sa face est, sa longueur étant de 70 pieds le long du côté du chenal.

L'abord est construit en caissons revêtus d'un lambris à joints clos, il est partiellement couvert en gravier, et partiellement couvert en madriers; la tête du quai est construite en pilotis de bois créosoté, et était d'abord protégée par des défenses en bois dur, mais ces défenses, en 1907-08, furent remplacées par des pilotis en bois créosoté.

Pendant l'exercice 1913-14, la somme de $500.25 a été dépensée pour renouveler le plancher et les pièces de couronnement sur l'ouvrage en pilotis et pour réparer les abords en caissons; et en 1914-15 on a dépensé la somme de $150.15 pour compléter les réparations et les réfections commencées en 1913-14.

Le "quai neuf", ainsi appelé pour le différencier du vieux, sur le côté ouest du pont du chemin de fer, fut construit par ce ministère en 1902, et prolongé en 1904. C'est une construction en piles et travées, de 400 pieds de longueur 20 pieds de largeur sur une distance de 138 pieds, et 30 pieds de largeur sur les autres 262 pieds, bâtie en bois rond avec substructure en bois créosoté lambrissée sur la façade du côté de la mer et à l'extrémité du large. La jetée s'étend jusqu'à 11 pieds d'eau, à l'eau basse, et est reliée au chemin de fer par une voie ferrée de 350 pieds de longueur.

Tout le fret en destination de Baddeck, qui est le centre de distribution du commerce du comté Victoria, est envoyé *via* Iona, puis transféré sur le steamer *Blue Hill*.

En 1905-06, une somme de $1,000 a été dépensée pour construire un entrepôt sur le quai, de 40 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, reposant sur des fondations en pilotis créosotés, sur le côté sud de l'extrémité intérieure de la jetée; la construction est terminée, à l'exception du second plancher, du lambrissage intérieur et du peinturage extérieur.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $1,100.68 en ouvrage à la journée pour faire quelques réparations à l'entrepôt et à la superstructure du quai, comprenant la réfection des solives, du plancher, du couronnement et des défenses supérieures.

IRISH-COVE.

Irish-Cove, comté du Cap-Breton, est situé sur le côté est du lac Grand-Bras-d'Or, près de l'entrée de la baie de l'Est.

Les ouvrages, à cet endroit, comprennent: un quai achevé en 1892-93, et le détournement d'un ruisseau en 1907-08.

Le quai est une structure à piles et travées en bois indigène, de 161 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; il consiste en une culée de 47 pieds de longueur, près du rivage, un massif central de 20½ pieds de longueur, et un massif extérieur de 57 pieds de longueur, avec un retour en "L", de 20 x 20 pieds. Au bout extérieur de l'appontement, il y a 12½ pieds d'eau, à l'eau basse, et 13½ pieds à l'eau haute du lac.

Le ruisseau traverse des prairies et des terrains bas jusqu'au rivage, et de là se continue vers l'est entre la rive et une batture de galets qui s'était rapprochée graduellement jusqu'à une distance de 270 pieds du quai. Ce ruisseau fut fermé, en 1907-08, par la construction d'un barrage en caissons, de 40 pieds de longueur, et détourné par un nouveau chenal qui passe dans la batture, à l'ouest du quai.

Pendant l'exercice financier de 1909-10, la somme de $964.52 fut dépensée de la manière suivante: $614.57 pour réparer le quai, en renouvelant 145 pilotis de la palée jointive du bloc extérieur, et 4,800 pieds, M.P., du plancher, $349.95 pour construire un ouvrage en fascines, en pierre et en pilotis, le long de la rive est du ruisseau, à 240 pieds du barrage, afin d'empêcher le ruisseau de se faire un lit dans les terrains bas et de reprendre sa première direction.

En 1910-11, on a dépensé $600.31 pour ces travaux, savoir: $416.20 pour prolonger le barrage sur le côté est du ruisseau, sur une longueur de 250 pieds; $184.11 pour l'achat et la pose de 43 pièces de bois neuves, employées à la consolidation des parties instables des piles du quai.

Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1914, la somme de $199.86 a été dépensée pour des réparations urgentes au quai, consistant à lambrisser à joints clos les faces extérieures de deux piles, à exhausser quelques soliveaux et à renouveler le plancher du quai là où c'était nécessaire.

En 1914-15, une somme additionnelle de $399.10 a été dépensée pour des réparations temporaires et urgentes au quai, qui est en mauvais état et qu'il faudra reconstruire avant longtemps. Les réparations ont consisté à renouveler la palée jointive autour des piles pour empêcher le lest d'ébouler en dehors.

JAMESVILLE.

Jamesville, comté de Victoria, est situé sur la rive nord du lac Grand-Bras-d'Or, environ 2 milles à l'ouest d'Iona, c'est une station du chemin de fer Intercolonial. Il y a une population d'environ 30 familles.

En 1914-15, un crédit de $2,500 a été voté pour construire un brise-lames à cet endroit afin de faire un havre de refuge pour les bateaux de pêche. L'ouvrage devait comprendre une pile en caissons de bois rond, avec une substructure en bois créosoté, de 170 pieds de longueur, 16 pieds de largeur dans une profondeur de 7 pieds d'eau à marée basse; cette pile devant être parallèle et réunie au rivage, à une distance de 165 pieds, avec des abords en pilotis, de 16 pieds de largeur, le coût de cet ouvrage était évalué à $5,200.

Le 19 juin, des instructions furent données de dépenser le montant autorisé par des travaux à la journée, mais à cause de la guerre il fut impossible d'importer le bois créosoté nécessaire. Il fut décidé d'acheter tous les matériaux que l'on pourrait se procurer dans le pays pendant la présente année, et de remettre la construction de l'ouvrage à l'année prochaine. Du montant voté il a été dépensé $2,066.21 en 1914-15 pour l'achat du bois indigène, du lest et du fer requis pour le brise-lames proposé.

JUDIQUE.

Judique (Baxter's), comté d'Inverness, ainsi appelé pour le distinguer de Judique (Pointe McKay et de Little-Judique), est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, près de Campbell's-Point, à mi-chemin entre Long-Point et McKay's-Point, et à 4 milles de distance de chacune.

En 1907-08, la somme de $891.52 fut dépensée pour l'achat des matériaux et en 1908-09, on dépensa $1,200 pour construire à Judique un quai, de 10 pieds de largeur par 176 pieds de longueur, avec une profondeur d'eau de 1.5 pied à l'eau basse des grandes marées, à l'extrémité extérieure du quai.

Les grandes marées montent de 4½ pieds. Ce quai, qui est un simple débarcadère pour les petits vaisseaux de pêche, fut complété le 29 septembre 1909, au coût total de $2,091.52.

En 1911-12, au mois d'août 1911, le ministère a acheté de Duncan Gillis et Hugh Gillis un droit de passage de 33 pieds de largeur, partant du chemin public jusqu'au quai; il fut payé $300 à Duncan Gillis et $200 à Hugh Gillis, pour ce lopin de terre.

En 1914-15, on a dépensé $400.19 en travaux à la journée pour construire un chemin de 2,950 pieds de longueur par 16 pieds de largeur sur le terrain acheté de MM. Gillis afin de relier le quai au chemin public.

KELLEY'S-COVE.

Kelley's-Cove (Anse Kelley), comté de Yarmouth, est situé à environ 3 milles au sud de la ville de Yarmouth. Il y a un siècle, environ, l'anse Kelley et ses rives constituaient la ville de Yarmouth.

Quelques années avant la Confédération, le gouvernement provincial construisit en ce lieu un brise-lames de 97 pieds de longueur, de 23½ pieds de largeur et de 16 pieds de hauteur à l'extrémité du large. C'est en 1897-98 que le ministère semble avoir fait la première dépense à Kelley's-Cove, en reconstruisant en partie le vieil ouvrage.

On peut voir dans le rapport annuel de 1912-13, tous les détails se rapportant aux dépenses faites par le ministère depuis 1905 jusqu'à 1913.

En 1913-14, on a dépensé $49.37 pour remplir un espace d'environ 15 pouces de largeur entre le vieux brise-lames et le prolongement construit il y a trois ans; cette brèche ayant été causée par de violentes tempêtes qui avaient déplacé la pile neuve, en janvier 1913. On a aussi réparé légèrement le plancher à l'extrémité extérieure du brise-lames. Il reste à faire de grandes réparations.

En 1914-15, le brise-lames a été prolongé avec une nouvelle pile de 100 pieds de longueur, 34 pieds de largeur, et de 20 à 30 pieds de hauteur. Elle fut construite par contrat en caissons solides, lambrissée au bout extérieur et sur les côtés avec des madriers créosotés pour la protéger contre le limnoria. L'ouvrage commencé au mois d'août a été complété le 4 novembre 1914. Les entrepreneurs, Girroir et MacDonald avait passé contrat pour le montant de $8,990.

La somme de $99.10 a été dépensée pour renouveler quelques solives et quelques madriers du vieux brise-lames, récemment endommagés par une violente tempête.

L'ARDOISE (BRISE-LAMES).

L'Ardoise, comté de Richmond, est situé sur le côté est de la baie Saint-Pierre, près de son entrée, sur l'Atlantique, et à 9 milles environ à l'est de l'entrée sud du canal Saint-Pierre.

La partie extérieure du brise-lames, construit à la pointe Saint-Martin (sur une longueur de 400 pieds), lequel à l'origine était isolé, puis relié à la terre ferme en 1903-4-5, comprenait un noyau en charpente qui reposait sur les restes de l'ouvrage primitif. L'ensemble était recouvert de pierre et avait un talus de 3 pour 1 du côté qui fait face à la mer et à son extrémité du large et un talus de 2 pour 1 du côté inté-

rieur de son extrémité de terre, et était protégé par un mur en béton établi à partir de 4 pieds au-dessus de l'eau la plus basse, contre le noyau de l'encaissement, et contre l'extrémité du large, ayant une largeur de 3 pieds au sommet, et une hauteur de 4½ pieds amenée au niveau de la surface de la plate-forme en pierre.

Depuis 1900, la plate-forme en pierre du brise-lames s'était dérangée quelque peu, et dans l'hiver de 1904-5, pendant une tempête extraordinaire ,des vagues énormes accumulèrent d'immenses glaces contre et sur le brise-lames, démolissant la plate-forme à plusieurs endroits, et détruisant les fondations en caissons et le mur en béton.

En 1906-7-8-9, on a construit un nouveau mur formé de grandes pierres et de béton qu'on a établi à 2½ pieds au-dessous de l'eau la plus basse, à l'extérieur et contre le mur en béton sur le côté de la mer et à l'extrémité du large, à l'exception d'une longueur de 27 pieds sur le côté de la mer, et s'étendant entre les points 9 et 36 pieds à partir de l'extrémité extérieure; et on a aussi renouvelé quelques pierres de la plate-forme.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $2,515.19 pour achever le mur en pierre et béton établi sur le côté de la mer entre l'espace de 9 à 36 pieds à partir de l'extrémité extérieure; pour renouveler le lest et les pierres de la plate-forme de chaque côté; pour construire un mur en béton, afin de protéger le mur en pierres et en béton établi à l'extrémité et sur le côté du large et sur une longueur de 9 pieds à partir de l'extrémité extérieure, et pour renouveler les pierres du talus du côté de la mer, sur une longueur de 168 pieds à partir de l'extrémité du large.

En 1912-13, une somme de $799.94 fut dépensée pour remplir et réparer temporairement le mur en béton de la face extérieure du brise-lames. De cette manière l'ouvrage pourra résister jusqu'à ce qu'un montant assez considérable ait été voté pour réparer complètement l'ouvrage.

Pendant 1913-14, la somme de $1,250 a été dépensée pour compléter les réparations au mur en béton sur la face du côté du brise-lames donnant sur la mer, commencées pendant 1912-13.

En 1914-15, la somme de $199.86 a été dépensée pour réparer la façade du large du brise-lames sur une distance de 35 pieds, au moyen d'un ouvrage en béton.

L'ARDOISE, PLAGE.

La plage de L'Ardoise sépare le lac Shaw de l'Anse Shaw et sert de débarcadère aux bateaux de pêche, ainsi que de lieu de sûreté pour les hangars aux bateaux; cette plage sert aussi à faire sécher le poisson.

La plage a été envahie depuis quelques années par les vagues de la mer; entre autres fois, au mois de novembre 1909, pendant une violente tempête la mer s'est frayé un chemin à travers la plage.

Pour empêcher tout autre dommage et conserver à la plage toute son utilité, le ministère, en 1910-11, a dépensé la somme de $1,789.74 pour fermer la brèche de la plage au moyen d'un barrage en pilotis, fascines et pierres, de 100 pieds de longueur et en construisant un éperon en caissons de 120 pieds de longueur par 10 pieds de largeur.

En 1914-15, la somme de $320 a été dépensée pour construire un caisson afin de renforcer le barrage en pilotis, fascines et pierre, érigé en 1910-11 pour fermer la brèche.

LITTLE-BASS-RIVER.

Little-Bass-River, comté de Colchester, est un établissement situé à 3 milles de Bass-River, ayant une population d'environ 160 habitants qui s'occupent principalement du commerce de bois et de l'agriculture.

En 1914-15, la somme de $2,353.09 a été dépensée pour redresser le lit de la rivière. Cet ouvrage a été opéré en construisant un barrage en caisson de 93 pieds de longueur

par 12 pieds de largeur sur une hauteur moyenne de 6 pieds, et en ouvrant une tranchée à travers une partie étroite de terre, de 125 pieds de longueur par 13 pieds de largeur avec une profondeur moyenne de 10 pieds. Les côtés de cette tranchée sont lambrissés avec des pilotis, de 5 pouces de diamètre au petit bout, qui sont maintenus en place par des moises, qui, à leur tour sont assujetties au moyen de liens qui pénètrent dans le bord de la tranchée et sont ancrés à des corps-morts. Un barrage en fascines, pierre et argile est aussi construit à travers une autre partie de la rivière. Ce barrage a 103 pieds de longueur, 23 pieds de largeur au sommet avec un fruit de 2 dans 1 de chaque côté, par une hauteur moyenne de 10 pieds.

Depuis que cet ouvrage a été complété, le but de cette construction, c'est-à-dire l'approfondissement de la rivière en avant des tréteaux où l'on charge le bois, a été atteint partiellement; et l'on s'attend qu'aux grandes marées du printemps on obtiendra le bénéfice désiré. Ce résultat sera d'un grand avantage pour les marchands de bois et la population en général.

Les travaux commencés le 10 juillet 1914 ont été complétés le 31 mars 1915.

LITTLE HARBOUR.

Dragage.

Little-Harbour, (Clam Harbour) comté d'Halifax, est situé sur la côte de l'Atlantique, 30 milles à l'est de la cité de Halifax. Sa population est d'environ 125 habitants, qui s'occupent principalement de la pêche, dont la valeur annuelle est d'environ $10,000.

En 1914-1915, on a dragué dans Little-Harbour afin de former un havre et un chenal y conduisant, dans le but de procurer un havre de refuge aux bateaux de pêche. Les déblais enlevés sont de la vase et du gravier. La profondeur moyenne de la tranchée draguée a été de 8 pieds sur une superficie de 18 acres, à une profondeur de 5 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

On a fait le mesurage du dragage au moyen de chalands et de mesures prises sur place. Il a été dragué 3,375 verges de déblais mesurés sur place enlevés et jetés par dessus bord, à 29 cents par verge, et 8,537 verges de déblais, mesure de chaland, enlevés et transportés, à 39 cents par verge cube, formant un montant total de $4,308.19. Le montant du contrat était de $4,509.57; entrepreneurs: Nova Scotia Dredging Company, Ltd., avec la drague *Ajax H.* On a fait du dragage du 27 août au 8 octobre.

LITTLE-HARBOUR.

Little-Harbour, comté de Lunenburg, est un village situé à 27 milles à l'ouest de Bridgewater; sa population est d'environ 300 habitants qui s'occupent de la pêche; cette industrie leur rapporte environ $12,000 par année en poissons exportés.

En cet endroit, on a dragué le havre à partir du chenal y conduisant, enlevant la vase et les graviers de manière à donner un port sûr aux pêcheurs. La profondeur de l'eau à l'eau basse des grandes marées est de 6 pieds, et l'on a fait une tranchée ayant une profondeur moyenne de 4½ pieds. L'étendue du dragage comprend une superficie de ·34 acre. La quantité de déblais enlevée jusqu'à date, a été de 3,096 verges, mesure de chaland, au coût de $1,773.30. L'ouvrage n'est pas complété, il reste environ 6,700 verges cubes à draguer, mesure de chaland. L'arpentage du havre indique pour l'ouvrage au complet une quantité de 9,750 verges cubes mesure de chaland, et 7,500 verges cubes, mesure sur place.

Les travaux de dragage ont été exécutés sur la base de l'ouvrage à la journée, et la drague employée a été *P. W. D. N° 15* avec les chalands N°s 1 et 2.

Un bateau à moteur a été loué pour remorquer les chalands au lieu où se déchargeaient les déblais. On a fait du dragage du 15 octobre au 18 décembre.

Lorsque ces travaux d'amélioration seront complétés, ils seront suffisants pour plusieurs années.

LITTLE-HARBOUR.

Little-Harbour, comté de Pictou, est situé sur le détroit de Northumberland, à 5 milles environ à l'est de l'entrée du havre de Pictou.

En 1907-08, la somme de $1,148.52 fut employée à acheter les trois quarts des matériaux requis pour la construction d'un quai près de Little-Harbour.

Durant l'exercice de 1908-09, la somme de $2,932.02 a été dépensée pour acheter la balance des matériaux, pour construire un quai à blocs et à travées de 20 pieds de largeur et de 297 pieds de longueur jusqu'à 2 pieds d'eau de profondeur à marée basse, et disposer des pierres autour des blocs de l'intérieur, afin de prévenir tout affouillement.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $798.23 pour achever, à l'exception de la pose des défenses, un prolongement de 20 pieds en continuation, sur 40 pieds, formant un "L" de 20 pieds de longueur, et pour des réparations au chemin et à l'abord du quai.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $18.50 a été dépensé pour renforcer la partie supérieure d'un caisson, de 20 par 40 pieds, qui forme la partie du quai, en forme d'"L", qui avait été laissé inachevé, en 1910-11 et qui avait été emporté à la dérive d'une place à l'autre dans le havre.

L'ouvrage a été exécuté en décembre.,

LIVERPOOL.

Liverpool, le chef-lieu du comté de Queen, est situé à la tête de la baie de Liverpool; sa population est d'environ 2,800 habitants. C'est un port de trafic maritime des plus importants de la côte sud de la Nouvelle-Ecosse.

Le commerce maritime annuel est d'environ 40,000 tonnes. Le nombre de vaisseaux appartenant à des armateurs de Liverpool est d'environ 85, variant de 9 à 250 tonneaux chacun, formant un tonnage total d'à peu près 9,000 tonnes.

Pendant les trois dernières années, on a dragué considérablement dans cet endroit; il a été enlevé pratiquement 175,000 verges cubes de déblais, mesure de chaland. Pendant le dernier exercice financier, on a dragué 35,715 verges cubes de déblais, du 6 juin 1914 jusqu'au 2 septembre 1914.

Le but de ce dragage est d'avoir une libre entrée dans le havre jusqu'à une profondeur de 15 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires. Cette entrée du havre a été pratiquée deux fois, mais le remplissage, entre un point en dehors du *Marine Slip,* à Liverpool, et un point marqué par une bouée noire en dehors de la barre, se fait si promptement et dans une si grande étendue que le dragage de ce havre est devenu un problème. Le remplissage dépend de deux causes: premièrement, le sable mouvant qui est très-fin arrive de la baie et s'accumule à un point en dehors du Fort; deuxièmement, la vase et le bran de scie qui descendent en grandes quantités dans ce havre et forment ce qu'on appelle localement la barre de Liverpool.

Il est facile d'enlever la vase et le bran de scie, mais le sable s'entasse bien dur et il est difficile d'y faire pénétrer les godets, surtout ceux de la drague *Canada,* de sorte que le dragage ne peut se faire que lentement.

Le facteur d'expansion employé ici est d'environ 20 pour cent, ce qui semble à peu près correct, quoique le remplissage continu le fasse paraître moins considérable qu'il n'est réellement par le mesurage sur place, que lorsque le dragage est commencé. La drague n° 7 a été mise en opération pour cet ouvrage. Elle a dragué une étendue d'environ 1,850 pieds de longueur par 100 pieds de largeur. En dedans de la tranchée les déblais sont formés de bran de scie et de vase; en dehors c'est du sable mouvant, tandis qu'à un point immédiatement en dehors du centre de la barre il y a une accumulation de rochers, c'est pourquoi à cet endroit on a dû faire dévier le chenal en dehors ou dans une direction vers le nord.

Les grandes marées montent de 6 pieds, les mortes-mers de 3½ pieds.

LIVINGSTONE-COVE (ANSE LIVINGSTONE).

L'anse Livingstone, comté d'Antigonish, se trouve sur le côté sud du détroit de Northumberland, à environ 2 milles au sud-ouest du Cap-Georges.

Afin de fournir un abri aux bateaux de pêche de cette région, et un débarcadère pour les vapeurs et les petits navires, en 1899, le ministère y fit construire une jetée qui atteint un fond de 9 pieds aux basses eaux. Cette jetée fut achevée en 1903.

La construction a 312 pieds de longueur et on y accède par une route de 105 pieds de longueur qui traverse une levée naturelle en glaise. Quant à la jetée, elle consiste en un massif continu, et en une culée avec murailles de soutènement en pierre, longue de 30 pieds et large de 18. L'ouvrage comporte aussi un massif en encaissement de 80 pieds de longueur et de 19 pieds de largeur, et un prolongement en caisson de 202 pieds de longueur par 24 pieds de largeur, muni d'un "L" à la partie sud de l'extrémité du large, "L" mesure 34 et 24 pieds.

Cet ouvrage est complètement décrit dans le rapport de 1914.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $1,599.90 a été dépensé pour démolir la substructure en bois créosoté et la reconstruire en bois indigène, à 60 pieds de l'extrémité extérieure, pour réparer le passage et poser 150 verges cubes de grosses pierres sur le côté extérieur du quai.

L'ouvrage a été exécuté pendant les mois de juillet, août et septembre.

LOCKEPORT.

La ville de Lockeport, comté de Shelburne, est réunie à la terre ferme par une longue batture de sable étroite, de plus de ½ mille de longueur, qui protège le havre sur les côtés nord et ouest. Pendant un grand nombre d'années, cette batture était devenue tellement dénudée, le sable mouvant ayant été emporté par le vent, que plusieurs fois les grandes marées l'ont envahie et y ont fait plusieurs brèches. Dans le but d'empêcher la destruction complète de cette batture, le ministère, en 1900-01, y a fait ériger des ouvrages de protection, et ces travaux ont été continués en 1903-04. La longueur totale de la vieille construction était de 1,763 pieds. Pendant le dernier exercice financier, on a dépensé $936.76 pour reconstruire cet ancien ouvrage. Les travaux ont été commencés le 19 septembre et complétés le 31 octobre 1914. L'ouvrage consiste en une double rangée de poteaux enfoncés à 6 pieds dans le sable et lambrissés en dehors avec des madriers de 2 pouces, assujettis avec des fiches de 5 pouces; en dedans des poteaux des planches de 1 pouce ont été assujetties avec des clous de 3 pouces, cette palée a une hauteur d'environ 6 pieds. Ces rangs de poteaux sont enfoncés en une ligne parallèle avec la conformation de la batture, à 8 pieds d'espace longitudinalement et latéralement, de manière à former une double clôture, et l'espace de 8 pieds entre ces clôtures est rempli de sable. En reconstruisant cet ouvrage, on a placé une grande quantité de pierre et de fascines dans le fond entre les deux clôtures, de manière à former un noyau autour duquel puisse s'accumuler le sable. Cet ouvrage a eu un bon résultat. L'ouvrage de protection a une forme de croissant, et l'on s'est appliqué à lui garder régulièrement cette forme dans toute son étendue. Cette structure commence à 1,100 pieds de l'extrémité est de la batture et se continue jusqu'au bout de l'extrémité ouest. Lorsque l'on a renouvelé l'ouvrage, on a trouvé que 480 pieds de la vieille structure étaient enfouis dans des buttes de sable créés par des herbes marines qui avaient aidé à accumuler le sable, et ces herbes marines ayant poussé plus loin avaient augmenté les buttes de sable. Une de ces buttes a actuellement environ 16 pieds de hauteur. Cet ouvrage de protection est pratiquement au-dessus du niveau atteint par la grande marée ordinaire, mais quelquefois, à l'époque des équinoxes, les marées montent 5 pieds plus haut qu'à l'ordinaire, de sorte qu'une hauteur de 6 pieds est nécessaire pour garantir la sécurité de cette structure.

Les grandes marées montent de 7 pieds, les mortes-mers de 4½ pieds.

Dragage.

En 1913-14, dans le but d'améliorer les conditions du havre, on a enlevé 83,000 verges cubes de déblais, mesure de chaland, tandis que pendant le dernier exercice financier 56,400 verges cubes de déblais ont été enlevées. L'ouvrage a été commencé le 10 septembre 1914 et arrêté pour la saison, le 23 décembre 1914. L'objet principal de ces travaux est de faire un havre navigable pour les vaisseaux d'un plus fort tirant que ceux qui y sont entrés jusqu'à présent, et de donner un lieu de mouillage à la flotte toujours croissante des bateaux de pêche. Pendant le dernier exercice financier, le chenal a été élargi de 80 pieds dans toute sa longueur à partir de l'entrée du port jusqu'aux quais, et le devant des quais et du havre on a aussi fait du dragage. On a creusé en même temps l'extrémité ouest du bassin, de manière à donner vis-à-vis du quai public un bassin de mouillage de 250 pieds de longueur; vis-à-vis de l'entrepôt frigorifique un bassin de 125 pieds par 80 pieds, et vis-à-vis du quai de McMillan un bassin de 50 pieds.

Il reste à creuser un bassin variant de 920 pieds à 1,075 pieds, d'une largeur commune de 300 pieds, et à enlever quelques déblais à l'extrémité sud des devants de quai, vis-à-vis des quais de William McMillan et de Swim Bros. Ces déblais ne peuvent pas facilement être enlevés avant qu'on ait fait sauter des quantités de roc. La longueur du chenal, depuis l'entrée du havre jusqu'aux quais, est d'environ 2,200 pieds. La devanture des quais est draguée sur une longueur totale de 1,220 pieds. Le chenal a 200 pieds de largeur, et l'excavation le long des devantures est probablement de 200 pieds aussi, à l'exception des derniers 120 pieds, qui varient de 200 à 80 pieds. Pendant les deux dernières années, on a enlevé 139,400 verges cubes de déblais, mesure de chaland. Le mesurage sur place indique que 119,206 verges cubes de déblais ont été enlevées.

Il reste à enlever environ 77,500 verges cubes de déblais, ce qui avec le facteur de 20 pour cent d'expansion donnerait 93,000 verges cubes, mesure de chaland. Pendant les deux années d'ouvrage on a remarqué que les conditions du fond dragué sont demeurées semi-permanentes, et qu'entre les saisons de dragage il n'y a pas de remplissage sérieux. De là on peut croire que si ces travaux sont continués, le chenal et le bassin ne se rempliront pas beaucoup d'ici à plusieurs années.

LONG-COVE.

Long-Cove, dans le comté de Queen, est situé à environ 3½ milles au sud-ouest de Port-Wedway. C'est une anse longue et étroite se projetant sur les côtes indentées du côté sud du havre de Port-Medway. La principale industrie est la pêche au homard, mais un nombre considérable d'hommes sont employés, durant l'été, à d'autres pêches. Afin d'encourager davantage les pêcheries et permettre plus de facilités, on a commencé, au cours de l'exercice dernier, la construction d'un brise-lames. La somme de $3,628.28 a été dépensée. L'ouvrage a été commencé le 27 août et terminé le 29 novembre 1913.

Pendant le dernier exercice financier, la somme de $1,199.80 a été dépensée pour compléter pratiquement les travaux.

Le brise-lames a 450 pieds de longueur; il est construit de pièces ordinaires de bois rond, tout d'un caisson rempli de lest jusqu'au sommet, avec bonnes défenses et bien assujetti. Il a 4 pieds au-dessus de l'eau haute des grandes marées et 14 pieds de largeur au sommet avec un fruit ayant une pente de 1 dans 6 à l'extérieur et de 1 dans 12 à l'intérieur; la largeur moyenne est donc de 15 pieds. Il varie en hauteur, les premiers 80 pieds de la longueur ayant 2 à 4 pieds, les 80 pieds suivants, 4 à 6 pieds, les 80 pieds suivants de 14 à 10 pieds, et les derniers 210 pieds, de 8 à 10 pieds. La troisième section de 80 pieds de longueur est plus haute que l'extrémité pour la raison qu'il y a une brèche entre les deux saillies sur lesquelles le quai est construit.

Ce quai est situé sur le côté nord de l'anse formant un angle d'environ 40 degrés avec la direction générale de la dite anse, et traversant celle-ci en partie afin d'em-

pêcher le remous de causer de l'affouillement à l'intérieur du havre, et de créer l'abri nécessaire.

Il ne reste que quelques défenses à ajouter pour compléter l'ouvrage.

Les grandes marées atteignent 7 pieds et les mortes-mers, 5 pieds.

LONG-POINT.

Long-Point, Craigmore, comté d'Inverness, est située sur le côté est de la baie George, environ 15 milles au sud de Port-Hood, et deux milles au nord du goulet de Canso.

La pointe s'étend 500 pieds vers le large et forme une petite anse sur le côté ouest. Comme cette anse est en partie protégée contre les vents du nord, et que l'atterrissage est facile, elle est utilisée par les pêcheurs des environs.

Afin d'améliorer cet atterrissage dans cette partie de la pointe et donner une meilleure protection aux bateaux de pêche, le ministère, en 1904-05-06, a dépensé la somme de $3,830.96 pour construire un brise-lames en caissons de bois rond, de 210 pieds de longueur et 20 pieds de largeur. On a aussi ouvert un chemin du brise-lames jusqu'au chemin public.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $199.60 pour placer des fascines et de la pierre à l'extrémité intérieure de la face du large du brise-lames pour empêcher la mer d'endommager le quai et la chaussée d'accès.

LOWER-BURLINGTON.

Lower-Burlington, comté de Hants, est un petit village très prospère situé sur la rivière Avon, à 7½ milles de Windsor, et 4 milles, par eau, de Hantsport. Il y a une population d'environ 250 habitants, qui s'occupent principalement du commerce du bois et d'agriculture. On a expédié de cette place une quantité considérable de bois de pulpe, on expédie aussi une certaine quantité de poisson.

En 1914-15, le ministère a dépensé la somme de $2,500 pour construire un quai en caissons solides de bois indigène, de 119 pieds de longueur, 16 pieds de largeur, avec un retour en " L " de 20 pieds de largeur par 16 pieds de longueur, formant une façade de 32 pieds de longueur. La hauteur du quai est en moyenne de 14 pieds.

Les travaux commencés le 1er septembre ont été suspendus le 31 octobre 1914.

LUNENBURG.

Dragage.

La ville de Lunenburg, est située sur la côte de l'Atlantique et a une population d'environ 4,000 âmes. Sous le rapport de la pêche, Lunenburg est la ville la plus importante du Canada; il s'y fait un commerce de poisson d'environ un million de dollars par année. Des armateurs de l'endroit sont propriétaires d'une flottille d'environ 200 bateaux pêcheurs, employant 3,000 hommes.

En 1912-13, on y a dragué du sable et de la boue en avant et à proximité des quais, jusqu'à une profondeur de 17 pieds, à eau basse, afin de procurer un mouillage sûr aux vaisseaux.

181,709 verges cubes de boue et de sable ont été enlevées, au taux de 28½ cents par verge.

En 1914-15, le ministère a fait draguer pour avoir une profondeur de 18 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires, en avant des quais. L'outillage employé a été la dérocheuse Lobnitz, " N° 3 " et la drague *Beacon Bar* avec les deux chalands de la drague " N° 7 ". La nature des déblais à enlever se composait de vase et de roc; on a fait une tranchée d'une profondeur moyenne de 4.1 pieds sur une superficie de 1.2 acre. Le mesurage sur place de toute la superficie donnait 7,558 verges cubes de

déblais, tandis que le mesurage par chalands a donné 10,000 verges à la fin de l'exercice financier. Les déblais se composaient de tuf, de roc brisé et de vase comme suit:

Déblais.	Sur place.	Mesures de chalands.
Tuf (hard pan)	3,428	4,600
Roc brisé	3,640	5,400
Vase	490	600

Le tuf et le roc brisé par la dérocheuse et tous les autres déblais ont été enlevés par la drague *Beacon Bar*.

Les travaux qui restent à faire sont comme suit:
Roc, 13,000 verges cubes, mesure de chalands.
Vase, 104,500 verges cubes, mesure de chalands.

On a prolongé la période du dragage du 28 décembre jusqu'au 31 mars.

MCARAS-BROOK.

La petite rivière McAras, comté d'Antigonish, se jette dans le détroit de Northumberland, à 3 milles à l'ouest d'Arisaig.

En 1887, on y construisit un débarcadère pour servir aux bateaux, en nivelant une partie du sommet du rocher et en construisant un abord en encaissement d'une longueur de 75 pieds. L'abord fut détruit en 1890, et reconstruit en 1891, au coût de $590.28.

Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $680.57 pour reconstruire la partie supérieure de l'abord en encaissement et pour poser un revêtement de 6 pouces d'épaisseur en bois dur sur sa face du large et pour construire un mur de soutènement et une chaussée entre le caisson et le sommet de la berge, laquelle, depuis 1891, la mer avait érodée à 30 pieds.

En 1913-14, la somme de $1,483.97 a été dépensée pour niveler et enlever le roc, et construire un prolongement en caisson de 45 pieds; on a aussi acheté des matériaux pour la construction d'un autre prolongement de 45 pieds, en béton.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $799.47 a été dépensé pour construire un prolongement en béton jusqu'au meilleur endroit pour débarquer, de 16 pieds de largeur par 40 pieds en ligne des travaux et à 1¼ pied de hauteur à l'eau basse des grandes marées.

L'ouvrage a été exécuté en juillet, août et novembre.

L'ANSE MCNAIR.

L'anse McNair, comté d'Antigonish, se trouve dans la partie ouest de la baie Saint-Georges, à 2 milles environ à l'ouest de Cap-Georges.

On trouvera les détails des travaux en ce lieu dans le rapport annuel de 1910-11, IV, p. 44.

Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $1,912.86 pour la réparation sur une longueur de 125 pieds d'une brèche sur la face exposée à la mer et à 4 pieds au-dessus du niveau du plancher; pour mettre en sûreté un restant de pierres de lest et pour l'achat d'autres pierres de lest et le bois de charpente nécessaires dans la construction du prolongement en "L". Il atteindra 12 pieds de profondeur d'eau. Les grandes marées montent à 4½ pieds.

En 1912-13, on a dépensé un montant de $1,302.06: $1,056.60 pour construire un parapet, de 198 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur sur le côté du large, et pour faire des ouvrages de protection en fascines et en pierre, et avec un caisson à l'extrémité extérieure du brise-lames, dans le but de détourner le cou-

rant sur le côté est du brise-lames; et $245.46 pour renouveler une partie du lambrissage à l'extrémité extérieure.

En 1913-14, la somme de $200 a été dépensée pour renouveler le lest dans une partie de la structure, et quelques défenses ainsi qu'une partie du lambrissage et le plancher.

Pendant l'exercice 1914-15, on a dépensé la somme de $398.54 pour renouveler 7 poteaux d'amarrage, pour poser 500 pieds M.P. de plancher en épinette, de 4 pouces d'épaisseur, sur la partie centrale du quai et pour réparer une partie des travaux sur la face du large, y compris le cloisonnage des compartiments le long de la façade et le renouvellement du lest, sur une distance de 45 pieds.

L'ouvrage a été exécuté en septembre, novembre et décembre.

MABOU (PONT).

Le village de Mabou, comté d'Inverness, est situé sur le côté nord de la rivière Mabou, traversée par un pont public à la tête de la navigation, à 4 milles de son entrée dans le golfe Saint-Laurent; il y a dans ce village une station du chemin de fer Richmond et Inverness.

Afin de faciliter l'expédition du trafic local et d'accommoder les petits bateaux à vapeur et autres vaisseaux qui viennent en cet endroit, on a construit, en 1904-5-6-7, un quai en pilotis, de 200 pieds de longueur par 45 pieds de largeur dans les premiers 50 pieds et 20 pieds de largeur dans les autres 150 pieds; ce quai est situé immédiatement en aval du pont.

En 1914-15, la somme de $2,067 a été dépensée en travaux à la journée pour donner à la partie étroite de l'extrémité extérieure du vieux quai une largeur de 45 pieds, et pour construire un prolongement en pilotis de 72 pieds de longueur par 45 pieds de largeur, mais l'extrémité extérieure de ce dernier ouvrage n'a pu être complétée à cause du manque de fonds.

MAITLAND.

Maitland, comté de Hants, est situé à l'embouchure de la rivière Shubénacadie, qui se jette dans le bassin des Mines, grand estuaire de la baie de Fundy.

Quai de la Traverse.

Pour faciliter la traverse de la rivière, le ministère a dépensé la somme de $996.76 pour construire un quai en caissons, de 170 pieds de longueur par 20 pieds de largeur. En 1898-99, on a dépensé $202.45 pour prolonger et finir ce quai.

Quai public.

Entre 1873 et 1876, le ministère a dépensé $6,342 pour la construction d'un quai public à Maitland, et depuis, on a dépensé une somme supplémentaire de $2,142.26 pour les réparations de l'ouvrage.

Débarcadère de la Traverse (Ferry Landing).

A un demi-mille de cet ouvrage, il y a un petit village appelé Maitland-Ferry-Landing. En 1913-14, le gouvernement a dépensé $1,408.42 pour y construire un quai de la traverse, d'une longueur de 100 pieds par une largeur de 30 pieds. Il a 15 pieds de hauteur sur 18 pieds de longueur. Le plan incliné sur le bout extérieur a 4 pieds de hauteur et 12 pieds de largeur. Ce quai est en pilotis recouverts de madriers de 3 pouces et les abords ont 78 pieds de longueur, à partir du chemin public jusqu'au quai.

En 1914-15, on a dépensé la somme de $993.72 pour compléter le quai de la traverse commencé l'année précédente. Le côté du large, sur une longueur de 175 pieds

par une hauteur moyenne de 12½ pieds, et l'extrémité extérieure, sur une largeur de 18 pieds par 16 pieds de hauteur furent lambrissés en pièces de bois dur de 6 pouces. Des pièces de couronnement furent posées et l'on compléta les abords et le plan incliné. Un hangar a été aussi construit avec des fondations en béton, de 10 pieds par 15 pieds. Le quai proprement dit, tel que fini, a 100 pieds x 18 pieds et le plan incliné a 82 pieds de longueur par 12 pieds de largeur. Il commence à l'extrémité extérieure du quai à 4 pieds au-dessus du lit de la rivière et se rend en pente jusqu'au sommet du quai.

L'ouvrage a été commencé le 1er octobre et fini le 30 novembre 1914.

MALAGASH.

Malagash est situé dans l'angle nord-ouest de la baie de Tatamagouche, à environ douze milles du village de Wallace. La population, répandue sur une distance d'environ trois milles, comprend à peu près 500 habitants. L'agriculture est la principale occupation, quoiqu'on fasse encore un peu de pêche le long des côtes. Les huîtres de Malagash ont une réputation internationale; elles sont malheureusement devenues très rares.

Le quai le plus près est environ à six milles, et la gare de chemin de fer à quatre milles, ce qui est un grand désavantage pour expédier les produits. Sur la demande des habitants de l'endroit, le ministère décida de construire un quai, et au mois de juin 1906, le travail fut donné à l'entreprise, au coût de $3,447. Les travaux furent commencés l'automne dernier, mais durent être suspendus pour l'hiver, et malgré le progrès fait, ils ne seront pas terminés cette année, à cause de la difficulté qu'il y a à se procurer les matériaux nécessaires durant l'été.

Le quai consiste en une levée ou approche en pierre, de 36 pieds de longueur, 24 pieds de largeur et 9 pieds de hauteur à l'extrémité du large; et une construction en piles et travées, de 280 pieds de longueur, et 20 pieds de largeur, excepté les 40 derniers pieds qui ont 40 pieds de largeur. La hauteur, au bout du large, est de 16 pieds et il y a 7½ pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Les grandes marées montent d'environ 7 pieds, les mortes mers d'environ 5½ pieds.

Pendant le dernier exercice financier, on a dépensé la somme de $946.85 pour réparer partiellement le quai. Ces réparations consistent en la reconstruction de la tête du quai, et en quelques réfections sur les deux caissons suivants en gagnant vers le rivage. Le quai est en caissons de bois rond, solidement construits et protégés par des défenses.

Les travaux commencés le 5 octobre ont été complétés le 24 novembre 1914.

Les grandes marées montent de 7 pieds, les mortes mers de 5½ pieds.

MARBLE-MOUNTAIN.

Marble-Mountain, comté d'Inverness, est un établissement situé sur le côté nord de la baie Ouest, un bras du lac Grand-Bras-d'Or, à 14 milles environ à l'est de la tête de la baie.

Jusqu'à ces dernières années, la place n'avait pas d'importance, mais depuis que la *Dominion Iron and Steel Co.* a fait l'acquisition des immenses carrières de pierre à chaux de l'endroit, il s'y fait un trafic considérable. Cette compagnie, qui emploie un grand nombre d'ouvriers, expédie la pierre des carrières pour ses hauts-fourneaux.

En 1906-07-08, le ministère a construit un quai en caissons et travées s'étendant jusqu'à 15 pieds à eau basse, de 185 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec un retour en "L" sur le côté nord de l'extrémité extérieure.

En 1909-10, la somme de $834.47 a été dépensée pour construire une chaussée de 1,050 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, pour relier le quai au chemin public, et le renfermer par une clôture de poteaux et fils de fer.

Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1914, la somme de $231.70 a été dépensée pour réparer le plancher du quai.

Pendant l'année terminée le 31 mars 1915, on a dépensé la somme de $246.44 pour construire un hangar de 12 x 20 pieds sur la partie en "L" du quai.

MALIGNANT-COVE.

Malignant-Cove, comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud-est du district de Northumberland, à 10 milles environ au sud-ouest de Cap-Georges.

Dans le fond de l'anse, il y a un étang alimenté par un petit cours d'eau; cet étang est séparé de la mer par une batture de gravier et de galets, de 100 à 200 pieds de largeur, à l'eau haute, et d'environ 4½ pieds de hauteur au-dessus de ce niveau; un chenal irrégulier à travers la batture relie l'étang avec la mer.

En 1900-1-2, le ministère a fait ouvrir un chenal à travers la batture, d'une largeur de 30 pieds au fond et d'une profondeur de 2 pieds à basse mer, et construire 2 jetées écartées de 60 pieds, de chaque côté du chenal artificiel, et s'étendant 248 pieds à l'intérieur du rivage et sur une longueur de 90 pieds vers le large jusqu'à une profondeur de 7 pieds à basse mer. Les jetées à travers la grève ont été établies au niveau de l'eau basse, et leur largeur est de 10 pieds au sommet; la partie du large des jetées a 16 pieds de largeur sur une longueur de 60 pieds, et une largeur de 28 pieds sur 30 pieds.

Les jetées ont été construites en bois rond indigène, en caissons à parements ouverts remplis de lest, et à revêtement jointif sur leurs faces du chenal et à leurs extrémités, au moyen de madriers en bois dur de 6 pouces.

Ces travaux ont été complètement décrits dans le rapport de 1914.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $888.81 a été dépensé pour achever le prolongement de 75 pieds de la jetée de l'est, commencée en 1913-14, pour améliorer le quai. Au cours des grosses tempêtes, tard dans l'automne de 1913, l'ouvrage a tassé d'environ 3 pieds au bout du large, et ordre fut donné d'exhausser les travaux jusqu'à la hauteur requise et de les rendre capables de resister à tout autre tassement; l'ouvrage a été satisfaisant.

Il y aura 8 pieds à l'eau basse des grandes marées, à l'extrémité du large, une fois les travaux terminés.

L'ouvrage a été exécuté en juillet, août et décembre.

MARGAREE-HARBOUR (PORT-MARGAREE).

Port-Margaree, à l'embouchure de la rivière Margaree, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à environ 30 milles au nord-est de Port-Hope. Ce port avait un chenal tortueux où la marée atteignait 4 nœuds de vitesse, et son entrée était obstruée par une barre de sable instable, où parfois l'on ne disposait que d'un fond de 5 pieds aux plus basses mers.

Le ministère a fait des dépenses pour construire et entretenir des ouvrages devant protéger le chenal. Il a aussi fait des constructions d'amélioration sur la côte ouest de l'entrée, et construit des ouvrages devant protéger la grève sur la côte de l'est.

Sur la côte ouest les constructions comprennent des ouvrages faits par le gouvernement provincial, et agrandis par le ministère, ainsi que des travaux d'amélioration entrepris en 1900-01.

Dans le chenal, vis-à-vis l'ouvrage de protection, il y avait, en 1909, au moins 10 pieds d'eau, et sur une batture en dehors il n'y avait pas moins de 9 pieds.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $4,200.45 pour des réparations en général au revêtement de la plate-forme, etc.; pour le renouvellement d'une grande partie du lest, et pour la construction d'une pile de 24 x 24 pieds, afin de protéger l'extrémité extérieure du brise-lames. On a éprouvé de grandes difficultés dans la mise en place de cette pile, à cause de la saison avancée et du mauvais temps.

Le 22 mars 1911, on a passé un contrat avec Roger Musgrave et Fils, au montant de $5,300 pour la construction d'un prolongement de 100 pieds de longueur et les travaux ont été complétés d'une manière satisfaisante le 11 août suivant.

En 1914-15, on a réparé le brise-lames sur le côté ouest de l'entrée du havre, et une somme de $4,031 a été dépensée à la fin de l'année pour reconstruire l'extrémité extérieure du brise-lames, faire les réparations et réfections générales requises dans les autres parties du brise-lames, à savoir: les solives de plancher, le plancher, les pièces de couronnement, les défenses et le lest.

Dragage.

L'entrée du port se trouvant à passer dans des bancs de sable mouvant n'a jamais été bonne à cause du sable que les tempêtes de vent du nord y poussaient sans cesse, et depuis quelques années cette entrée s'est graduellement remplie. Au printemps de 1914 on remarqua que l'eau était tellement peu profonde que les petits vaisseaux et les petits steamers, qui avaient coutume de fréquenter ce havre, ne pouvaient plus y entrer. Comme le district de Margaree n'a pas d'autres moyens de transport que la navigation pour ses importations et exportations, il devint nécessaire de draguer l'entrée du port. C'est pourquoi, le 26 août 1914, un contrat fut adjugé à Vivian T. Bertram, de Toronto, pour draguer un chenal de 60 pieds de largeur par 1,050 pieds de longueur, dont une largeur de 30 pieds serait draguée à 12 pieds de profondeur à l'eau basse, et les autres 30 pieds à 9 pieds de profondeur à l'eau basse. Le dragage a été commencé le 27 août 1914 et complété le 27 octobre suivant.

Les quantités des déblais enlevés par le dragage et le coût du dragage sont comme suit:—

Sable, 20,498 verges cubes, mesure de chaland, à 55 cents.	$11,273 90
Cailloux excédant 2 verges cubes, 42.14 verges cubes, mesure sur place, à $5	210 70
Dragage, déblais jetés par-dessus bord, 1,950 verges cubes, sur place, 36⅔ cents.	715 00
Dragage au fond du vieil ouvrage, 150 verges cubes, sur place, à $1.10	165 00
	$12,364 60

Les déblais à draguer consistaient en 16,800 verges cubes de sable *in situ*, et comme la quantité enlevée est de 20,498 verges cubes, mesure de chaland, il s'en suit que le facteur d'expansion était de 22.01 par cent.

MARGARETVILLE.

Margaretville, comté d'Annapolis, est le village le plus important de la côte sud de la baie de Fundy. Il est situé entre la lagune de Digby et la baie Scott, à 42 milles au nord-est de la lagune, à 36 milles au sud-ouest de la baie, et à 9 milles au nord de Middleton, une importante station du chemin de fer *Dominion Atlantic*. Margaretville a une population d'environ 500 habitants qui s'occupent de la pêche et de l'agriculture.

En 1837, une jetée fut commencée en ce lieu par le gouvernement provincial. En 1871, elle passa sous le contrôle du ministère des Travaux publics, et depuis, elle fut fréquemment remise à neuf, prolongée et réparée. On trouvera tous les détails de ces travaux dans le rapport annuel de 1912-13.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $299.99 pour réparer et renouveler le plancher du brise-lames du côté de l'est. On a aussi dépensé un montant de $100 pour des réparations semblables dans la partie supérieure du brise-lames principal.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $99.02 pour des réparations urgentes au plancher du brise-lames supérieur.

MEAT-COVE.

Meat-Cove, comté de Victoria, est une petite anse située sur la côte nord de l'île du Cap-Breton, à 2 milles au sud-ouest du cap Saint-Laurent à la pointe extrême du nord de l'île.

En 1914-15, un crédit de $1,000 a été voté pour construire des ouvrages d'amélioration dans le havre des bateaux.

Des instructions furent données d'exécuter les travaux à la journée, mais vu la difficulté d'obtenir les matériaux pendant la saison de la pêche, lorsque tous les hommes sont employés, on a trouvé qu'il était plus judicieux de se procurer les matériaux en hiver et de commencer l'ouvrage au printemps suivant. Sur le montant voté, $537.84 ont été dépensés pour l'achat de matériaux avant la fin de l'exercice financier.

METEGHAN.

Meteghan, comté de Digby, est situé sur la côte sud de la baie de Sainte-Marie, sur la baie de Fundy, 25 milles au nord de Yarmouth, 20 milles au sud de Weymouth, 21 milles de la rivière Meteghan, et 40 milles au sud de Digby, chef-lieu du comté.

Après Digby et Yarmouth, Meteghan est l'établissement le plus important de la baie; on y compte 1,000 habitants qui s'occupent à la pêche, à l'agriculture et à l'industrie du bois et du commerce en général. Les travaux du havre consistent en un brise-lames et en un débarcadère, en encaissement de bois indigène, construits en 1837 et 1860 par le gouvernement provincial conjointement avec les habitants. Le débarcadère a 200 pieds de longueur et de 30 à 40 pieds de largeur. Le brise-lames a 925 pieds de longueur avec une aile de 85 pieds à l'extrémité du large.

Depuis 1875, le ministère a dépensé en ce lieu plusieurs sommes d'argent pour des travaux de réparations et de réfections, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1912-13.

En 1913-14, la somme de $2,000 a été dépensée pour démolir et reconstruire une partie de la façade du large du brise-lames, sur une longueur de 49 pieds, une hauteur de 24 pieds et une largeur de 16 pieds. On a aussi réfectionné la partie supérieure de l'aile du brise-lames.

En 1914-15, le montant de $504.54 a été dépensé pour cloisonner l'extrémité de terre du tronçon adjoignant au brise-lames, sur une longueur de 60 pieds, qui avait été complètement détruite par une rude tempête, en novembre 1914.

METEGHAN (RIVIÈRE).

La rivière Meteghan, comté de Digby, se jette dans la baie de Fundy, à l'entrée de la baie Sainte-Marie, presque directement vis-à-vis Grand-Passage. Le village, à l'embouchure de la rivière, est à 20 milles au sud de Weymouth, à 28 milles au nord de Yarmouth, et à 2½ milles au nord de Meteghan. Ce village compte environ 500 habitants, qui s'occupent de l'agriculture, de la pêche et de l'industrie du bois. Les travaux qui ont été exécutés avant la Confédération probablement aux frais communs des habitants et du gouvernement provincial, consistent en deux brise-lames, établis respectivement de chaque côté de l'embouchure de la rivière, pour former un mouillage d'environ 3 acres en superficie et d'une profondeur d'eau de 10 à 15 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires.

Depuis 1873, le ministère a dépensé en ce lieu plusieurs sommes en réparations, prolongements et améliorations, dont on trouvera tous les détails dans les rapports annuels de 1908-1909, 1911-1912 et 1912-1913.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $996.53 pour renouveler le plancher du brise-lames, sur une longueur de 260 pieds, à son extrémité près du rivage, sur toute la largeur du brise-lames; on a aussi renouvelé une autre longueur de 100 pieds de plancher sur la moitié de la largeur de l'ouvrage. Ces réfections comprennent les madriers et les solives.

En 1914-15, le montant de $442.37 a été dépensé pour construire un massif en caisson, de 50 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et de 8 pieds de hauteur, s'étendant en dedans de l'extrémité de terre du brise-lames du nord, afin d'empêcher l'affouillement par la mer. On a aussi fait de légères réparations au brise-lames principal (ou du sud).

MIDDLE-EAST-PUBNICO.

Middle-East-Pubnico, comté de Yarmouth, est un établissement très florissant de 400 à 500 habitants, qui s'occupent de pêche et d'agriculture. Il est situé sur la côte est du port de Pubnico, à 32 milles au sud-est de la ville de Yarmouth.

En 1904-5, on a dépensé $3,531.67 pour la construction d'un quai public sur pilotis. Ce quai a 250 pieds de long, 25 pieds de large, et est muni d'un "L" à son extrémité du large, ce qui lui donne, de front, une longueur de 50 pieds et une hauteur de 16 pieds. Aux hautes eaux ordinaires des grandes marées, on dispose d'un tirant d'eau de 13 pieds sur le front de ce quai.

Les grandes marées montent de 14 pieds.

En 1907-8 on a dépensé $300 pour construire un revêtement à la face du large de l'appontement, sur une longueur de 55 pieds, en employant des madriers de 5 pouces, afin de protéger les pilotis contre les glaces flottantes, et aussi pour enfoncer 15 nouveaux pilotis-défenses le long de la face du large et du côté du nord, en remplacement de ceux qui avaient été brisés par la glace l'hiver précédent.

En 1914-15, le montant de $150.90 a été dépensé pour renouveler environ 1,000 pieds carrés de plancher qui étaient détériorés.

MIDDLE-RIVER (INFÉRIEURE).

Middle-River, comté de Victoria, est un cours d'eau considérable qui se jette dans la baie Indian, sur le côté nord du chenal Saint-Patrice, un bras du lac Petit-Bras-d'Or.

A environ 5 milles de son embouchure, la rivière coule à travers un terrain d'alluvion qui est facilement déplacé par les hautes eaux, et en conséquence, la force du courant ouvre de nouveaux chenaux et une grande quantité de terrains de valeur ont été détruits.

Depuis 1903, trois barrages de déviation ont été construits à cet endroit dans le but de redresser et limiter le cours de la rivière, et ces ouvrages, à mesure qu'ils progressent, ont eu, jusqu'à présent, des résultats fructueux. A la fin de l'exercice de 1908-09, le barrage inférieur avait 1,042 pieds de longueur, le barrage du milieu, 220 pieds, et le supérieur, 600 pieds. Tous ces barrages sont remplis de lits alternatifs de pierres et de fascines, entourés de pilotis, et protégés le long du chenal par un lambrissage en pilotis jointifs.

Pendant l'exercice financier de 1909-10, la somme de $1,100 a été dépensée pour construire un barrage à bas niveau, en fascines et en pierre, de 250 pieds de longueur et 10 pieds de largeur en avant de la partie la plus profonde du barrage supérieur, pour empêcher l'affouillement du fond de gravier.

En 1911-12, un montant de $493.82 a été employé pour réparer le barrage inférieur construit en 1909-10.

Sur le montant voté en 1913-14 pour réparer les barrages de déviation, la somme de $2,346.34 a été dépensée de la manière suivante:—

Au barrage inférieur, la somme de $1,199.21 a été dépensée pour la reconstruction partielle de 200 pieds linéaires d'ouvrage en pilotis, fascines et pierre, laissant une partie du remplissage en pierre et fascines non complète, à cause du manque de fonds

Au barrage supérieur, la somme de $1,147.13 a été dépensée pour reconstruire 240 pieds linéaires d'ouvrage en pilotis, fascines et pierre pour protéger la face du barrage et pour renouveler 300 verges cubes de fascines et de pierre dans le barrage même.

En 1914-15, on a dépensé $350.64 pour remplir le barrage inférieur laissé incomplet en 1913-14, on a posé des fascines et de la pierre sur une distance d'environ 60 pieds.

MIDDLE-RIVER (SUPÉRIEURE).

Upper-Middle-River, comté de Victoria, est un établissement situé sur la rivière Middle, cours d'eau considérable qui se jette dans la baie Indian, sur le côté nord du chenal Saint-Patrice, un bras des lacs Bras-d'Or, à environ 11 milles en haut de l'embouchure de la rivière.

Dans le but de ramener le cours de la rivière au-dessus du pont des piétons, où elle menace de laisser le vieux chenal pour se frayer un nouveau lit à travers des terrains de grande valeur, la somme de $2,185.15 fut dépensée, dans le cours de l'exercice de 1907-08-09, pour construire un barrage de déviation, de 40 pieds de longueur, les 100 pieds intérieurs étant formés d'ouvrage en fascines et en pierre, et les 300 autres pieds, de trois rangées de pilotis, de 15 pieds de largeur, solidement remplis de fascines et de pierre et renforcées par un lambrissage jointif en madriers du côté du chenal.

Pendant l'exercice financier de 1909-10, on a dépensé le montant de $401.02 pour la construction d'un court barrage, au-dessus du vieux barrage, dans le but d'empêcher la rivière de se frayer un chemin en arrière. Le nouveau barrage a 90 pieds de longueur, le bout d'en haut, sur une distance de 30 pieds, est construit en fascines et en pierre seulement, tandis que les autres 60 pieds sont en pierre et en fascines entourées de pilotis.

Pendant l'exercice terminé le 31 mars 1912, un montant de $409.95 a été dépensé pour construire un prolongement du barrage supérieur de 90 pieds de longueur, en pilotis, fascines et pierre.

En 1913-14, la somme de $500.50 a été dépensée pour protéger le bord de la rivière entre les barrages supérieurs et inférieurs, au moyen de fascines et de pierre et remplir le-dessus des deux barrages avec des fascines et de la pierre. On a posé en tout 500 verges cubes de remplissage.

En 1914-15, on a dépensé la somme de $400 pour placer d'autres fascines et pierre sur le bord de la rivière entre les barrages supérieurs et inférieurs sur une distance de 375 pieds et une largeur de 10 pieds.

MILL-COVE.

Dragage.

Mill-Cove, comté d'Halifax, est une petite anse située sur le côté de Dartmouth du havre d'Halifax, dans le centre de la ville. Cette anse est bien à l'abri et il y a plusieurs industries en opération à cet endroit.

Le but des travaux en cet endroit est de donner à l'anse une profondeur de 18 pieds pour permettre aux vaisseaux d'y aborder avec plus d'avantages. En 1912-13, on a enlevé par le dragage, 60,243 verges de vase et de cailloux; en 1913-14, on en a enlevé 28,568 verges, au coût de 20 cents par verge cube. Le dragage s'est fait sur la base de mesure de chaland.

En 1914-15, 5,913¾ verges de déblais, mesure de chaland, ont été enlevées; les entrepreneurs de cette année et des années précédentes ont été la *Halifax Dredging Co., Ltd.* Le coût de cette année a été de $1,714.99, les déblais étaient de la vase et des cailloux. Prix d'unité du contrat: 29 cents par verge cube.

La profondeur moyenne de la tranchée a été de 2 pieds et la superficie a été de 1·4 acre. La drague *Ferguson* a été employée pour cet ouvrage. Le dragage a été fait du 12 mai au 17 juin.

MILL-CREEK.

Mill-Creek, comté de King, petite colonie agricole qui compte environ 200 habitants, est située sur la rive est du bassin des Mines, à 3 milles au sud du Cap-Blomidon et à environ 4 milles au nord de Kingsport, le terminus d'une ligne secondaire du chemin de fer *Dominion Atlantic.*

Il y a environ 20 ans, les habitants commencèrent en ce lieu la construction d'un petit appontement sur pilotis; mais leurs ressources s'étant épuisées, ils se trouvèrent dans l'impossibilité de l'achever. L'ouvrage inachevé avait 160 pieds de longueur et de 20 à 25 pieds de largeur. De 1899 à 1911, le ministère a dépensé en ce lieu plusieurs sommes pour réparations, réfections et prolongements, dont on trouvera les détails dans les rapports de 1906-07, 1910-11 et 1912-13.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $5,245.96 pour construire le prolongement du quai-brise-lames au moyen d'un caisson solide, de 92 pieds de longueur, 31 pieds de largeur, par 23 à 26 pieds de hauteur. On a aussi fait quelques réparations.

En 1914-15, le montant de $4,000 a été dépensé pour construire un autre prolongement aux travaux, au moyen d'un caisson de 75 pieds de longueur, 31 pieds de largeur et de 26 pieds de hauteur.

MIRA (TRAVERSE).

La traverse de Mira, à Albert-Bridge, comté de Cap-Breton (sud), est située sur la rivière Mira, à 5 milles environ de Mira-Gut, à son embouchure, où il y a une station du chemin de fer Sydney et Louisbourg, et à 12 milles de la ville de Sydney. Plusieurs petits bateaux à vapeur naviguent sur cette rivière; ils transportent des passagers et du fret. Les passagers, à Albert-Bridge, débarquent au vieux quai sur la rivière principale, et ce débarcadère est dangereux.

Un crédit de $1,000 a été voté, en 1912-13, pour construire, à Burke's-Cove, près du pont, un quai de 100 pieds de longueur, composé d'une pile et d'une travée, se rendant jusqu'à 11 pieds d'eau à marée basse. Un terrain et le droit de passage avaient été offerts gratuitement au ministère pour y construire ce quai.

Des instructions ont été reçues, le 13 juin 1913, de commencer la construction du quai proposé, en faisant l'ouvrage à la journée, mais les plans et le devis ne purent être prêts avant l'automne, et la saison étant trop avancée, il ne s'est fait aucun ouvrage.

Du montant voté, on n'a dépensé que la somme de $476.22, pendant l'exercice financier, pour se procurer les matériaux nécessaires à la construction du quai.

En 1914-15, le quai, dont les matériaux ont été achetés en 1913-14, a été complété à la journée au coût de $694.

Le quai proposé est construit avec une pile et une travée, d'une longueur totale de 100 pieds par 16 pieds de largeur, et avec une tête de quai de 16 x 30 pieds, immergée dans une profondeur d'eau de 11 pieds à marée basse.

MOSHER'S-BAY.

Mosher's-Bay, comté de Lunenburg, est situé sur le côté est de l'entrée de la rivière La Have, environ 1 mille à l'ouest de *La Have Iron Bound Island.* Cette baie est le rendez-vous des pêcheurs de toutes les parties de la côte depuis Riverport jusqu'à Lower-Kingsburg. La population, qui bénéficiera des travaux proposés à cet endroit, est d'environ 300 habitants s'occupant principalement de la pêche et de l'agriculture.

En 1914-15, le ministère a dépensé la somme de $2,960.50 pour se procurer les matériaux nécessaires à un brise-lames qu'il se propose de construire avec les crédits qui seront votés en 1915-16.

Les matériaux en question ont été achetés au mois de mars 1915.

MORDEN.

Morden, comté de King, jadis appelé French-Cross, est un petit village de pêcheurs et d'agriculteurs dont le nombre s'élève à 150 environ. Il est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à cinquante milles au nord-est de la lagune de Digby, et à neuf milles au nord de la station d'Aylesford, sur le chemin de fer *Dominion Atlantic*. Le brise-lames fut commencé en 1846, à frais communs, par les habitants de la localité et le gouvernement provincial. Sa longueur est de 365 pieds et sa largeur varie de 28 à 45 pieds, et sa hauteur est de 10 à 26 pieds. On y a exécuté de nombreuses réparations, renouvellements et prolongements, dont on trouvera tous les détails dans les rapports annuels de 1904-05, 1911-12 et de 1912-13.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $719.27 pour construire deux caissons sur le côté ouest du brise-lames, à l'extrémité près du rivage. Un de ces caissons a 50 pieds de longueur, 11 pieds de largeur et 12 à 16 pieds de hauteur. Il est placé contigu au caisson de 42 pieds de longueur construit en 1912. L'autre caisson, construit cette année, a 40 pieds de longueur, 11 pieds de largeur et 11 pieds de profondeur; il se continue vers le rivage à la suite de la structure érigée l'année dernière.

En 1914-15, le montant de $24.50 a été dépensé pour remplacer quelques madriers qui avaient été emportés au cours d'une tempête, tard dans l'automne de 1914.

MULGRAVE.

Mulgrave, comté de Guysboro, est une station de transport importante du chemin de fer Intercolonial sur la côte ouest du Détroit de Canso.

On a fait du dragage à cet endroit pour fournir un bassin d'attente au nouveau bateau traversier alors en construction et devant servir d'auxiliaire au traversier actuel.

L'étendue améliorée par le dragage a déjà servi une fois de bassin au bateau traversier et se trouve située à l'ouest du quai actuel. Le fond à draguer consiste en un pied de vase claire recouvrant des cailloux cimentés ensemble par une argile dure et du gravier, ce qui rend le dragage très difficile. On a dragué sur une superficie de 16,000 pieds carrés: donnant une tranchée d'une profondeur moyenne de 3·4 pieds.

Les quantités de déblais mesurés *in situ* sont comme suit: 600 verges cubes de vase molle; 1,300 verges cubes d'argile dure, de gravier et de cailloux; 100 verges cubes de débris du vieux quai en caissons: formant un total de 2,000 verges cubes de déblais mesurés *in situ*. Le mesurage par chalands donne une quantité de 2,495 verges cubes de déblais, nous avons ainsi un facteur d'expansion moyen d'environ 1·25 pour l'ensemble des déblais.

Il a été nécessaire de jeter par-dessus bord 200 verges cubes de déblais à l'extrémité intérieure du quai. Cette quantité fut plus tard transportée par les chalands.

Le dragage a été fait par la drague du ministère, *N° 6*, du 6 août au 19 août.

NEW-HARBOUR.

New-Harbour, comté de Guysborough, se trouve au sud de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Atlantique, à trente milles à l'ouest du port de Canso. Ce n'est qu'une baie peu profonde, ouverte au sud-est, au fond de laquelle se trouve l'embouchure de la rivière Sainte-Catherine, qui, jusqu'à 5 milles dans les terres, permet la navigation des petits bateaux.

En mai 1900, on a signé un contrat pour la construction d'un brise-lames à la pointe Noire, sur la côte ouest de la baie. Cet ouvrage fut achevé le 27 septembre 1900.

Ce brise-lames comprenait une levée en pierres de 160 pieds de longueur et de 7 pieds de hauteur en moyenne établie entre la grève et "Rocher-Noir"; une levée en pierre de 89 pieds de longueur et de 18 pieds de hauteur en moyenne, prolongeant "Rocher-Noir"; et un encaissement de 160 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur, à substructure créosotée et à talus de 3 pour 2 du côté de la mer à partir du niveau des hautes eaux. La hauteur de l'encaissement sur 15 pieds de large, à son côté faisant face à la mer, est de 7 pieds, et de 3 pieds 4 pouces au-dessus des plus hautes eaux, sur une largeur de plus de 10 pieds au côté intérieur de la construction. Le fond, aux plus basses eaux, est respectivement de 6 et 16½ pieds, aux extrémités de terre et du large de l'ouvrage. Les grandes marées montent de 6 pieds.

En octobre 1900, pendant une tempête, la partie du large de la levée en pierre fut presque détruite. L'appontement fut légèrement endommagé et la plus grande partie de la pierre du talus, faisant face à la mer, fut emportée.

Durant les années 1901-2, on a dépensé $3,693.04 pour réparer l'encaissement et pour construire un mur en béton de 89 pieds de longueur, de 12 pieds de largeur à son couronnement et de 10 pieds de hauteur en moyenne, établi au-dessus du Rocher-Noir; des légères réparations ont aussi été faites à la jetée.

En 1902-03, le montant de $5,999.77 a été dépensé pour réparer 50 pieds de l'ouvrage en béton entre le "Rocher-Noir" et l'ouvrage en caisson, en posant du béton où l'affouillement avait eu lieu, et pour construire un talus en grosses pierres (de 5 à 8 tonnes chacune), sur la face de mer du mur en béton, et au prolongement en encaissement.

En 1903-04, le montant de $741.74 a été dépensé pour compléter le talus sur le côté du large du prolongement; pour réparer le passage; pour poser un deuxième plancher sur la partie extérieure du prolongement en caisson, et pour renforcer la levée en pierres entre le rivage et le "Rocher-Noir".

En 1906-7, on a dépensé $2,125.74 pour réparer la levée en pierre, située entre la grève et "Rocher-Noir"; pour ajouter de la pierre au talus de prolongement en encaissement, du côté de la mer; et pour choisir et empiler, à Arichat-ouest, le bois créosoté nécessaire à la construction d'un massif projeté de 24 x 24 pieds, devant être construit par un fond de 12 pieds aux basses eaux, contre la face intérieure du prolongement en encaissement.

Durant l'exercice 1907-8, on a dépensé $1,299.16 pour achever les réparations de la face de mer du brise-lames, et pour acheter le bois créosoté, le bois du pays et les autres matériaux nécessaires, ainsi que pour construire le massif de 24 x 24 pieds entrepris en 1906-7.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $914.83 pour des réparations en général à la levée en pierraille, entre le rivage et "Rocher-Noir", y compris la réparation en béton et la pose des pierres de la plate-forme qui avaient été emportées.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $992.46 a été dépensé pour démolir et reconstruire une partie de la face du large du mur en béton, entre la levée en pierres et le prolongement en caisson, et pour combler avec des pierres et du béton une brèche dans la levée.

L'ouvrage a été exécuté en août, septembre, octobre et novembre.

NEWPORT-LANDING.

Newport-Landing, comté de Hants, est situé sur la rive est de la rivière Avon, deux milles en aval de la ville de Windsor, sur une langue de terre isolée, entre la rivière Sainte-Croix au sud, et la rivière Kennetcook au nord. La station de chemin de fer la plus rapprochée est Brooklyn, sur le chemin de fer Midland, distance de six milles environ. C'est un riche district agricole qui compte 500 habitants. La majeure partie du commerce se fait avec Windsor, par eau.

En 1904-05, on a dépensé la somme de $1,665.28, pour l'achat du bois destiné à l'entreprise d'un quai public. En 1905-06, on a dépensé la somme de $3,348.72, pour achever l'ouvrage. Le quai a 240 pieds de longueur, 35 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur à son extrémité du large. La mer monte de 40 pieds.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $61.87, pour des réparations provisoires et le renouvellement d'une partie du plancher, d'un certain nombre de défenses, etc.

En 1914-15, la somme de $3,487.46 a été dépensée pour prolonger le quai. Ce prolongement mesure 40 pieds de longueur, 35 pieds de largeur et avec une face de 37 pieds de longueur parce que la façade n'est pas construite à angle droit avec le côté du quai. On a placé un plan incliné au centre du quai, à 8½ pieds du sommet du quai et gagnant 10 pieds en arrière. Le prolongement est construit en un caisson solide en bois indigène.

Les travaux du quai en cet endroit sont décrits en détails dans le rapport de 1914.

NOËL.

Noël, comté de Hants, a une population de 500 habitants environ; il est situé sur la rive sud de la baie de Cobequid, le bras de l'extrémité est de la baie de Fundy. Il est à 13 milles à l'ouest de Maitland, et 3 milles à l'ouest de Shubenecadie, la station la plus proche du chemin de fer Intercolonial. Les principales industries de la place comprennent l'agriculture et les carrières de plâtre, qu'on exporte en grandes quantités aux Etats-Unis chaque année.

Les travaux du quai en cet endroit sont décrits en détail dans le rapport de 1914.

En 1914-15, la somme de $1,499.91 a été dépensée pour compléter le prolongement du quai et faire quelques réparations nécessaires. Le prolongement complété est un ouvrage en pilotis, de 80 pieds de longueur, 34 pieds de largeur avec une hauteur moyenne de 16 pieds. On a réparé le lambrissage, les pièces de garde et remplacé quelques poteaux d'amarrage. On a réparé aussi 30 pieds des abords et mis du nouveau gravier sur la chaussée. Tout le quai actuellement se trouve à avoir 213 pieds de longueur par 58 pieds de largeur, avec un retour en " L " de 41 pieds de longueur par 72 pieds de largeur donnant une façade de 102 pieds.

Les travaux commencés le 20 août ont été complétés le 24 novembre 1914.

NORTH-BELLEVILLE.

North-Belleville, comté de Yarmouth, est un établissement d'environ 150 personnes qui s'occupent de l'agriculture, de l'industrie du bois et du commerce en général Il est situé à 11 milles à l'est de la ville de Yarmouth et les habitations sont disséminées autour de l'extrémité nord du lac à l'Anguille.

En 1914-15, le ministère a dépensé le montant de $100 pour acheter du bois pour la construction d'un petit quai public. A cause du retard dans l'achat du terrain nécessaire pour le site et l'emplacement des abords et dans l'achat du bois, on n'a pu commencer les travaux qu'à la fin de l'exercice financier.

NORTH-GUT.

North-Gut (Goulet-Nord) St. Ann's, comté de Victoria, est le nom local donné au bras nord-ouest de la tête du havre de Sainte-Anne, un beau bassin d'environ 7 milles de longueur et deux milles de largeur, situé à la tête de la baie Sainte-Anne.

Le 29 septembre 1904, la construction d'une jetée à la Pointe-Morrison, fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $1,850; l'ouvrage fut achevé le 31 mai 1905. C'est une construction en piles et travées, de 122½ pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec un " L " à l'extrémité du large, de 20 pieds par 20 pieds, et où il y a une profondeur d'eau de 7½ pieds à mer basse; elle est bâtie en caissons de bois rond, à parements ouverts, chargés de lest et garnis de défenses.

En 1905-06, la somme de $328.02 a été dépensée pour améliorer le chemin, sur une distance de 420 pieds, entre le chemin public et le quai.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $149.48 en réparations au plancher du quai, et en 1914-15 la somme de $299.84 a été appliquée en ouvrage à la journée, à l'achèvement des réparations du plancher, des pièces de couronnement, et à construire un hangar de 10 x 12 à l'extrémité extérieure du quai.

OSBORNE.

Osborne (Cow-Bay), comté d'Halifax, est un établissement de pêcheurs et de fermiers, situé à 10 milles à l'est d'Halifax, sur le côté de Dartmouth. Sa population est environ de 150 habitants.

Du montant voté en 1908-09, $4,000, pour Cow-Bay la moitié, ou $2,000, a été transférée, après autorisation, pour construire un brise-lames à Osborne, sur le côté nord de Cow-Bay, à un mille environ de Cow-Bay-Run, et le montant de $550.84 a été dépensé à l'achat du bois. Lorsque le transfert fut autorisé, la saison était trop avancée pour commencer les travaux dans la même année.

Durant l'exercice financier de 1909-10, la somme de $1,193.55 fut dépensée pour construire le brise-lames. L'ouvrage comprend un caisson en bois indigène, de 20 pieds de largeur, 100 pieds de longueur, trois pieds de hauteur près du rivage, et 18 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure, où il y a une profondeur de six pieds d'eau à marée basse. Ce brise-lames est partiellement lambrissé sur la face du large et à l'extrémité extérieure, et il est protégé par un garde-lames, de 2½ pieds de hauteur.

Au cours de l'année 1913-14, un montant de $12,474.01 a été dépensé pour l'achat du bois en vue de la construction d'un prolongement au brise-lames en 1914-15.

En 1914-15, on a construit le dit prolongement sur une longueur de 141 pieds par 20 pieds de largeur avec un retour en "L" de 40 x 21 pieds ayant une profondeur moyenne de 18 pieds. Cet ouvrage a été construit en caissons solides de bois indigène, remplis de pierre, sur le côté du large il y a un parapet de 3 pieds de hauteur.

Les travaux, commencés le 22 juin, ont été complétés le 30 décembre 1914.

OGDEN'S-POND.

Ogden's-Pond, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la rive ouest de la baie Saint-Georges, à 13 milles environ au sud du cap Georges, et à 9 milles au nord d'Antigonish. C'est une petite nappe d'eau d'environ 100 acres d'étendue, qui est séparée de la baie par un banc de sable de 130 à 250 pieds de largeur.

Dans le but de rendre l'étang, qui a une profondeur de plus de 10 pieds à l'eau basse, accessible aux bateaux et autres petites embarcations, un chenal fut creusé à travers la grève et la batture en 1900-01-02, de 30 pieds de largeur, 825 de longueur et à une profondeur de 1½ pied au-dessous de l'eau basse; un ouvrage de protection, de 350 pieds de longueur, fut aussi construit sur le côté nord, à l'entrée du chenal. Les travaux consistent: 1° en une levée en fascines et pierre, de 70 pieds de longueur et 8 pieds de largeur au sommet, les côtés ayant une déclivité de 1½ à 1; 2° un ouvrage en pilotis, fascines et pierre, de 260 pieds de longueur et 10 pieds de largeur, à revêtement jointif, sur les faces du large; 3° un caisson de bois rond, de 20 pieds par 20 pieds, construit à l'extrémité du chenal, en bois créosoté; les faces extérieures sont à revêtement jointif.

En 1902-03, la somme de $649.87 a été dépensée pour réparer et mettre de niveau le caisson extérieur; aussi pour renforcer la base avec des fascines et des pierres, et mettre d'autres pierres dans l'ouvrage en pilotis, en fascines et en pierre, qui avait été emporté par la mer.

Le 11 novembre 1902, au cours d'un effroyable coup de vent du nord-ouest, la mer emporta les fascines et les pierres des travaux, et après, sur une distance de 130 pieds, les pilotis ont été brisés et emportés, laissant intact le bloc en caisson de l'extrémité extérieure.

En 1903-04, une somme de $1,449.87 fut dépensée pour remplacer l'ouvrage en pilotis détruit; pour remplir de fascines et de pierre l'ouvrage en pilotis; pour recouvrir ces travaux d'un tablier et se procurer d'autre lest.

Jusqu'à juin 1905, la somme de $499.86 a été dépensée pour reconstruire sur l'entrée du côté de l'étang, un ouvrage en pieux, fascines et pierres pour contrôler les courants.

En 1911-12, la somme de $170.55 a été dépensée pour mettre de nouvelles pierres de lest dans la pile extérieure, et réparer l'ouvrage en pilotis, fascines et pierres.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $542.64 pour réparer le pilier du chenal, pour draguer à la main et pour construire d'autre ouvrage en fascines et pierres sur le côté sud de l'entrée.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $1,886.30 a été dépensé pour la construction d'un prolongement au brise-lames, de 22 pieds par 35 et en ligne avec les travaux. Cet ouvrage est en caisson de bois rond avec une substructure en bois créosoté, couverte sur trois faces avec du lambrissage de 4 pouces, en bois créosoté et en bois dur; il y a un parapet en bois, le long de la face du large, de 35 pieds de largeur et de 3 pieds et 8 pouces au-dessus du niveau du sommet du plancher. Profondeur à l'extrémité du large des travaux, 4 pieds. Les grandes marées montent de 6 pieds.

L'ouvrage a été exécuté en août, septembre, octobre, novembre et décembre.

OWL'S-HEAD.

Owl's-Head, comté d'Halifax, est un établissement de pêcheurs sur la côte de l'Atlantique, à l'ouest, près l'entrée de Ship-Harbour, et à 50 milles à l'est de la ville d'Halifax. L'établissement dans un rayon d'un mille compte environ 300 habitants s'occupant en grande partie des pêcheries, lesquelles rapportent un revenu annuel d'environ $17,000.

En 1908-09, on a employé la somme de $1,943.08 à la construction partielle d'un quai public, et à l'achat du bois de charpente pour son achèvement en 1909-10.

Pendant l'exercice 1909-10, on a dépensé la somme de $494.96 pour l'achèvement du quai. L'ouvrage en encaissement chargé de pierre, a 220 pieds de longueur et 20 pieds de largeur; 5 pieds de hauteur dans sa partie vers le rivage et 18 pieds de hauteur à la tête où il a un tirant d'eau de 12 pieds aux basses eaux des grandes marées.

Pendant l'exercice 1910-11, on a employé $843.20 à la construction d'un " L " au quai. Ce dernier ouvrage a 35 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et environ 22 pieds de hauteur à la tête où il a un tirant d'eau de 12 pieds aux basses eaux des grandes marées.

En 1914-15, la somme de $1,799.97 a été dépensée pour construire au quai un prolongement de 28 pieds de longueur par 25 pieds de largeur avec une hauteur moyenne de 20 pieds, donnant une profondeur de 10 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires. Sur ce prolongement on a aussi construit un hangar neuf, de 14 x 16 pieds, pour le fret.

Les travaux commencés le 11 septembre 1914 ont été complétés le 11 janvier 1915.

PARKER'S-COVE.

Parker's-Cove, comté d'Annapolis, est un village situé dans une petite anse sur la rive sud-est de la baie de Fundy, à 15 milles au nord-ouest du goulet de Digby, et 7 milles au nord d'Annapolis, qui est le chef-lieu. La population est d'environ 250 habitants qui s'occupent de pêche et d'agriculture.

En 1883-84, le ministère y fit construire un petit brise-lames en caissons de 200 pieds de longueur, 23½ pieds à 26 pieds de largeur au sommet, et 16 pieds de hauteur au bout du large, où il y a 11 pieds d'eau à mer haute.

De 1900 à 1914, le ministère a dépensé plusieurs montants dont les détails sont amplement décrits dans les rapports annuels de 1907-08, 1911-12 et 1913-14.

En 1914-15, le ministère a dépensé le montant de $6,480, par contrat, pour construire un prolongement, de 100 pieds de longueur, au brise-lames de l'ouest. Le nouveau massif, qui est en caisson solide, et dont la partie supérieure est lambrissée en bois créosoté, est de 24 à 30 pieds de largeur au sommet et de 22 à 32 pieds de hauteur. Montant du contrat, $6,480; l'entrepreneur est M. R. H. MacDonald.

L'ouvrage a été commencé vers le 1er mai et terminé le 15 août 1914.

PARRSBORO'.

Parrsboro' est situé sur la rive nord-ouest du bassin des Mines; sa population est d'environ 2,800 habitants dont la principale occupation est l'industrie du bois. Il s'y fait aussi beaucoup d'agriculture; c'est en même temps un port où il s'expédie en grande quantité du charbon provenant des houillères de Spring-Hill, par la *Dominion Coal Company.* Les statistiques du commerce et de la navigation démontrent qu'il entre dans ce port environ 123 vaisseaux comprenant un tonnage total de 48,546 tonnes. Il s'expédie annuellement plus de 30,000,000 de pieds de bois et environ 60,000 tonnes de charbon. Parrsboro' est le troisième port de la province de la Nouvelle-Ecosse, pour l'importance du trafic, Halifax et Sydney seuls lui sont supérieurs. La valeur du trafic dans ce port excède probablement $500,000.

Le but du dragage en cet endroit est de nettoyer le chenal à partir du niveau de l'eau basse jusqu'au quai de la *Dominion Coal Co.,* qui se trouve les points extrêmes dans la longueur du havre. La longueur totale du chenal est d'environ 3,200 pieds. Le dragage est nécessaire à cinq places différentes. Pendant le dernier exercice financier, on a enlevé, par un ouvrage à la journée, 4,824 verges cubes de déblais, on s'est servi pour cela des chevaux et des voitures. Les travaux ont été commencés le 18 mai et finis le 26 septembre 1914. Ils ont coûté $4,882.30 formant un coût total de $1.01½ par verge cube. Il reste encore à enlever 1,540 verges cubes de déblais, mesurage sur place. Les déblais consistent en un mélange de vase et de glaise, et dans certains endroits la couche supérieure est formée de petites pierres détachées, de petits cailloux, etc., etc., de 6 à 14 pouces d'épaisseur. Dans la partie inférieure du chenal, on rencontre du sable et du gravier recouvert d'un lit de petites pierres détachées en grande partie; ces pierres détachées sont sujettes à être entrainées par le courant et s'accumuler en forme de tas de 1 à 3 pieds de hauteur.

PEGGYS-COVE.

Peggys-Cove, comté d'Halifax, se trouve à l'entrée de la baie Sainte-Marguerite, rive est, à 30 milles d'Halifax. Peggys-Cove compte 200 habitants qui s'occupent principalement à la pêche.

Pendant l'exercice 1912-13, le ministère a dépensé la somme de $400, pour la construction d'une chaussée le long de la mer, de 70 pieds de longueur et de 6 pieds de hauteur, ménagée au moyen de blocs erratiques.

En cet endroit il y a un petit havre, et pas loin du chenal principal se trouve une anse dans laquelle la mer vient se briser pendant les tempêtes et met en danger les vaisseaux qui sont dans le havre.

En 1914-15, la somme de $1,430.86 a été dépensée pour construire partiellement un brise-lames en pierre à l'embouchure de cette anse. Ce brise-lames a 64 pieds de longueur au sommet sur une largeur moyenne de 14 pieds, par une hauteur variant de 0 à 12 pieds dans sa partie la plus haute. L'ouvrage est construit en granit, les murs extérieurs ont 3 pieds d'épaisseur et les pierres sont posées au ciment Portland, le tout placé à la main. Lorsque l'ouvrage sera complété, il aura 3 pieds plus haut qu'à présent et sera d'un grand avantage aux pêcheurs de la place.

Les travaux commencés le 1er août ont été terminés le 30 novembre 1914.

PEMBROKE.

Pembroke, comté de Hants, est un petit établissement dont la population, d'environ 175 habitants, s'occupe de culture et de commerce de bois; il est situé sur la rive sud du Bassin des Mines, 9 milles à l'est de Cheverie et 3 milles à l'ouest de Walton.

Il s'exporte de cet endroit, annuellement, environ 3 millions de pieds de bois de commerce et de 5,000 à 10,000 pièces de bois en grume.

Le 28 mars 1904, le ministère donna à l'entreprise la construction d'un brise-lames pour la somme de $7,970.

A la fin de l'exercice 1903-04, l'ouvrage n'était qu'à moitié terminé; la somme d'ouvrage fait par les entrepreneurs se montait à $4.096.81.

Durant l'exercice financier 1904-05, l'ouvrage fut complété d'une manière satisfaisante. Le brise-lames, lequel n'est pas réuni au rivage, a 200 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet et 22 pieds de hauteur; la façade du large est perpendiculaire, lambrissée avec du bois de 6 pouces, et avec un garde-lames, sur le sommet, de 5 pieds de hauteur, la façade du rivage est construite avec un fruit de 3 pouces au pied. Le tout est solidement construit en caissons de bois rond, remplis de lest de pierre. Le coût total de l'ouvrage fut de $8,593.55.

En 1914-15, la somme de $974.86 a été dépensée en réparations comprenant de nouvelles solives de plancher, des madriers, trois nouveaux poteaux d'amarrage et quelques autres menues réparations.

Les travaux commencés le 6 mai ont été complétés le 25 août 1914.

PEREAUX.

Pereaux, comté de King, est un district agricole, riche et prospère, ayant une population de 300 à 400 habitants. Il est situé sur le côté ouest du bassin des Mines, 3 milles au nord de Kingsport et 5 milles au sud du Cap-Blomidon. De Kingsport au Cap-Blomidon, la population est compacte et les terres sont très fertiles.

En 1906-07-08-09, le montant de $3,704.48 a été dépensé pour reconstruire les travaux en piles et travées. L'ouvrage a 160 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet et de 12 à 20 pieds de hauteur, et consiste en 8 blocs en caisson et 7 travées.

En 1914-15, le montant de $200 a été dépensé pour des réparations et du renouvellement au plancher du quai.

En 1901-02, le montant de $1,991.95 a été dépensé pour construire un quai sur pilotis qui, parce que les pilotis n'étaient pas suffisamment enfoncés, fut détruit par les glaces, dans l'hiver de 1904-05.

En 1906-07-08-09, le montant de $3,704.48 a été dépensé pour reconstruire les travaux en piles et travées. L'ouvrage a 160 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet et de 12 à 20 pieds de hauteur, et consiste en 8 blocs en caisson et 7 travées.

En 1914-15, le montant de $200 a été dépensé pour des réparations et des renouvellements au plancher du quai.

PETIT-DE-GRAT.

Petit-de-Grat, comté de Richmond, est situé sur les deux rives de l'anse Petit-de-Grat qui sépare l'île Madame de l'île Petit-de-Grat. L'entrée principale est à l'extrémité sud et ouvre sur l'Atlantique. L'entrée nord, du côté de la baie Rocheuse, est obstruée par des battures à l'extérieur et à l'intérieur, à travers lesquelles le ministère a fait creuser des passages pour permettre aux vaisseaux d'y pénétrer à basse mer.

Le but à atteindre par ces dragages est d'approfondir le chenal principal et les chenaux d'accès au quai, à une profondeur de 13 pieds à basse mer, pour permettre aux vaisseaux d'un moindre tirant d'eau d'y naviguer à toutes les phases de la marée.

En 1909-10, MM. Beazley, Frères, d'Halifax, ont exécuté des dragages en ce lieu pour améliorer les chenaux d'accès aux quais Jean, Duff et Comeau, et on a enlevé environ 10,945 verges cubes de vase et 45½ verges cubes de roches.

Le 11 juillet 1910, la *W. J. Poupore Company, Ltd.*, de Montréal, obtint un contrat pour draguer 35,000 verges cubes de déblais, à raison de 55 cents par verge cube. La date de l'achèvement des travaux étant expirée le 19 décembre 1910, et aucun ouvrage n'ayant été exécuté, on prolongea le contrat jusqu'au 19 décembre 1911.

Le 29 mai 1911, la drague *Prince Guy*, fut mise à l'œuvre en ce lieu et continua les dragages jusqu'au 12 juillet. On enleva 6,530 verges cubes de tuf et de petites roches. Comme l'on trouva que l'outillage était insuffisant pour la classe de déblais à extraire, on démonta la drague et on la remplaça par la drague *Pontiac*. Cette dernière fut mise à l'œuvre le 31 juillet, et le 12 août, pendant l'exécution des travaux, la drague fut incendiée et coula à fond à l'endroit où elle était ancrée. Pendant cette période, la *Pontiac* enleva 3,900 verges cubes de tuf.

Le 9 mai 1912, un arrêté du Conseil prolongea la fin du contrat avec la *W. J. Poupore Company, Ltd.*, et le 11 octobre la drague *King Edward* de la compagnie reprit les travaux en forfait, qu'elle poursuivit jusqu'à leur achèvement le 20 novembre. La quantité de déblais enlevés en 1912-13, s'est élevée à 22,031 verges cubes d'argile et de petites roches erratiques cubées au chaland, et à 281-12-27 verges cubes de blocs erratiques contenant 2 verges cubes et plus chacun.

Le 22 septembre 1913, un contrat fut accordé à la *Coastal Dredging & Construction Co.*, pour l'enlèvement de 22,400 verges cubes (mesure de chaland) de glaise et de sable, à 54 cents par verge cube, afin de terminer l'amélioration des abords des quais Duff, Comeau et Martell, jusqu'à une profondeur de 13 pieds, à mer basse.

Le dragage fut commencé le 29 novembre 1913, et suspendu pour la saison le 12 janvier 1914. Pendant cette période, l'approche du quai Comeau a été terminée et l'approche du quai Martell a été à moitié terminée. Les quantités de déblais enlevés sont les suivantes:—

9,583 verges cubes, mesure de chaland, de sable et d'argile, et 13 verges cubes de gros cailloux, contenant 2 verges cubes et plus chacun.

Les travaux repris le 6 juin 1914 ont été continués jusqu'au 27 juillet suivant, alors que les ouvrages sous contrat se sont trouvés complétés d'une manière satisfaisante.

Les déblais enlevés pendant l'année expirée le 31 mars 1915 et le coût du dragage sont comme suit:—

Sable et argile, 12,284 verges cubes, mesure de chaland, à 54c..........	$6,935 76
Gros cailloux de 2 verges cubes et plus chacun, 10½ sur place à 35c..........	52 50
Déblais jetés par-dessus bord, 775 v.c., mesurés sur place, à 35c..........	279 00
	$7,267 26

Les déblais qu'on devait enlever en 1914-15 comprenaient 9,400 verges cubes d'argile et de sable, mesurés sur place, et comme la quantité enlevée est de 12,844 verges cubes, mesure de chaland, il s'ensuit que le facteur d'expansion est de 36.64 pour cent.

Tout le dragage a été fait jusqu'à des profondeurs de pas moins de 12 pieds à l'eau basse des grandes marées, et l'ouvrage tel que complété est comme suit:—

1. Le chenal principal, depuis son entrée jusqu'au quai Duff à la tête du port, sur une distance d'environ 1,200 pieds a été dragué à une largeur de 80 à 120 pieds.

2. Les approches du quai Jean, sur le côté ouest de l'entrée, sur une distance de 300 pieds, ont été draguées à une largeur de 135 pieds.

3. Le chenal allant aux quais Comeau et Martell, sur le côté est du port, sur une distance de 500 pieds, a été dragué à une largeur de 50 pieds. Des bassins d'environ 300 par 200 pieds, et de 250 par 150 pieds ont été dragués respectivement en avant des quais Comeau et Martell.

PICKET-PIER.

Picket-Pier, comté de King, se trouve sur la rive sud de l'embouchure de la rivière des Habitants, à deux milles en aval du village de Canning, à l'extrémité inférieure du village de Canard. La construction du quai a été commencée en 1845 par les habitants de la localité avec l'aide du gouvernement provincial. Depuis 1878, le ministère a dépensé de nombreuses petites sommes pour des réparations et des renouvellements, dont les détails sont donnés dans le rapport annuel de 1904-05.

En 1912-13, la somme de $150.36 a été dépensée pour renouveler environ 1,700 pieds carrés de planchéiage du quai et pour remplacer environ 40 tonnes de lest.

En 1914-15, le montant de $1,000 a été dépensé pour faire des réparations considérables et des renouvellements au plancher.

L'ÎLE PICTOU.

L'île Pictou est située dans le détroit de Northumberland, à environ dix milles au nord-est de l'entrée du port de Pictou.

Cette île possède deux quais sur sa côte sud, l'un près de son extrémité ouest, est appelé "quai ouest"; l'autre, connu sous le nom de "quai est", se trouve près du centre. Le quai ouest a 324 pieds de longueur et 20 pieds de largeur (excepté sur une longueur de 55 pieds à son extrémité de terre où il n'a que 12 pieds de largeur). Ce quai est muni d'un "L" de 60 x 30 pieds au côté est de son extrémité du large. Aux extrémités du large on avait autrefois 4 pieds 6 pouces d'eau. Actuellement il y a 1 pied de profondeur seulement.

Le quai de l'est avait autrefois 328 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec une profondeur à l'extrémité du large, de 4 pieds et 9 pouces à l'extrême eau basse. Il fut endommagé en 1906, et détruit depuis.

En novembre 1909, le montant de $6 a été dépensé pour transporter des madriers à l'île et pour réparer le plancher du quai de l'ouest.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $1,148.74 pour réparer la partie supérieure du quai de l'ouest, et poser 400 verges cubes de lest.

En 1913-14, la somme de $701.87 a été dépensée pour réparer l'extrémité extérieure du quai ouest, y compris la construction du coin sud-ouest du caisson, la pose de quelques pièces du lambrissage, du plancher, et le remplissage de quelques compartiments avec du lest.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $1,200 a été dépensé pour reconstruire avec du bois indigène, 80 pieds de l'ouvrage en caisson, sur trois rangs de profondeur; pour placer des nouveaux soliveaux avec plancher et pièces de garde; pour lambrisser et poser des défenses sur 256 pieds du côté ouest et 116 pieds du côté est, et pour placer environ 80 verges cubes de lest dans quelques-uns des compartiments sur la partie extérieure des travaux.

L'ouvrage a été exécuté en juillet, août et septembre.

PLEASANT-BAY.

Pleasant-Bay, comté d'Inverness, est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 24 milles au nord de Chéticamp, et environ mi-chemin entre ce dernier endroit et le cap Saint-Laurent.

La construction d'un quai à cet endroit fut donnée à l'entreprise, le 29 janvier 1906, au prix de $7,500.

Le travail consiste en une construction en caissons continus, de 210 pieds de longueur, de 16 à 20 pieds de largeur, avec un "L" à l'extrémité du large, de 20 x 20 pieds; les fondations, jusqu'à mi-marée, sont en bois traité à la créosote, le tout est chargé de lest et lambrissé à joints clos sur les deux côtés et au bout.

En 1905-06, tous les matériaux, excepté le lest, avaient été livrés sur le terrain; la construction des caissons fut commencée en juin, mais à la fin de l'exercice il n'y en avait pas encore de mis en place.

Durant l'exercice terminé le 31 mars 1907, le travail fut complété, y compris un petit extra de $150. Le travail extra a été la construction d'un petit pont, dans le chemin conduisant au quai. Ce petit pont a 12 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur, les culées sont en fascines et pierre avec charpente de bois.

Au cours de l'année 1912-13, différentes réparations ont été exécutées nécessitant la dépense de $1,182.67: le dessus du pont a été renouvelé, la pile intérieure du quai a été reconstruite, les défenses et le lambrissage en bois franc du bout extérieur ont été renouvelés, des plaques en acier ont été placées autour des trois coins extérieurs du quai et la chaussée d'accès a été réparée et améliorée.

En 1913-14, la somme de $250 a été dépensée pour réparer l'extrémité extérieure du quai, qui avait été endommagée par une violente tempête, le 30 décembre 1912; on a aussi réparé et exhaussé la chaussée d'accès qui avait été détériorée par cette même tempête.

En 1914-15, la somme de $120 a été dépensée, en ouvrage à la journée, pour renouveler le lest de l'extrémité extérieure du quai et faire des excavations dans le rivage au côté abrité du quai pour donner plus d'espace au halage des bateaux de pêche.

PORT-AU-PIQUE.

Port-au-Pique, comté de Colchester, est un établissement prospère de quelques 400 habitants qui s'occupent principalement de pêche et de commerce de bois; il est situé sur la rive nord du bassin des Mines, environ 8 milles à l'ouest de Great-Village, et à 6 milles à l'est de la rivière Bass.

Jusqu'à présent, comme il n'y avait pas de quai, les vaisseaux pour charger ou pour décharger, devaient aller s'échouer sur la grève où les voitures pouvaient se rendre à marée basse.

Ce mode de chargement était dangereux, et plusieurs vaisseaux se sont ainsi perdus durant ces quelques dernières années.

Dans le but d'encourager et de développer le commerce local et d'exportation, le ministère, en 1903-04, dépensa la somme de $543.62 pour l'achat de matériaux pour la construction d'un quai en pilotis.

En 1904-05, la somme de $1,884.23 a été dépensée pour construire le quai pour lequel des matériaux avaient été achetés l'année précédente. Ce quai est construit en pilotis et a 165 pieds de longueur, 25 pieds de largeur avec un retour en " L " de 20 x 35 pieds donnant une face de 55 pieds de longueur par 27 pieds de hauteur avec une profondeur d'eau de 23 pieds à l'eau haute des grandes marées. On a construit un hangar sur le retour en " L " de 10 x 12 pieds.

En 1914-15, la somme de $749.37 a été dépensée en réparations générales, consistant à renouveler le plancher, les solives de plancher, le couronnement et les défenses, ainsi qu'un certain nombre de liernes.

Les travaux, commencés le 6 juin, ont été complétés le 30 juillet 1914.

PORT-BECKERTON.

Beckerton ou Port-Beckerton, comté de Guysboro, est situé sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, à mi-chemin entre Indian et Country-Harbour, et à 5½ milles de l'entrée de chacune de ces deux places.

En 1904-05-06, la somme de $4,831.93 fut dépensée pour construire un quai, avec chaussée et hangar à marchandises.

Le quai est une structure à piles et travées, de 190 pieds de longueur, se continuant jusqu'à une profondeur d'eau de 12 pieds à marée basse. Il comprend une pile intérieure de 40 x 20 pieds, 4 piles intermédiaires, de 18 x 20 pieds et une tête de quai ayant 24 pieds en ligne avec l'ouvrage par 50 pieds. Les grandes marées montent de 6 pieds.

En 1907-08, le montant de $8 a été dépensé pour d'autres clôtures.

En 1913-14, la somme de $450.44 a été dépensée pour construire une palée en pilotis jointifs sur la face du large des deux travées extérieures, remplir complètement de lest les compartiments extérieurs de la tête du quai, renouveler quelques défenses, des pièces de couronnement et des madriers.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $23.75 a été dépensé pour construire une clôture en fils de fer, avec poteaux posés à 15 pieds d'intervalle, entre l'extrémité du chemin public et le quai, une distance de 450 pieds.

L'ouvrage a été exécuté dans le mois de mai.

PORT-CLYDE.

Port-Clyde, comté de Shelburne, est situé à l'embouchure de la rivière Clyde, à 15 milles environ à l'ouest-sud-ouest de Shelburne, et à l'extrémité nord du port Cap-Négro. Port-Clyde même est un petit village d'environ 400 habitants établis le long du côté ouest du port sur une distance d'environ 2½ milles. A deux milles plus haut se trouve le village de Clyde, dont la population comprend 300 habitants. Les industries principales de Port-Clyde sont celles du bois et de la pêche. Pendant les trois dernières années, la *Clyde River Pulp Company,* établie à trois milles en aval de l'embouchure de la rivière, a mis des moulins en opération et expédie environ 3,500 tonnes par année.

Ces travaux sont décrits en détail dans le rapport de 1914.

Pendant l'exercice dernier, les travaux exécutés ont compris la construction d'un caisson à l'intérieur de la tête du quai, de 30 pieds par 20 pieds, et d'un hangar à marchandises, de 24 x 16 pieds. Le tout est complété. Les grandes marées montent de 8 pieds; les mortes mers, 5½ pieds.

PORTER'S-LAKE.

Ces travaux sont décrits en détail dans le rapport de 1913-14.

Pendant l'exercice financier 1914-15, on a dépensé la somme de $199.27 pour ouvrir l'entrée et la tenir ouverte. On dépensa $100.05 pour enlever quelques pierres du bord du canal.

PORT-HAWKESBURY.

Port-Hawkesbury, comté d'Inverness, est une ville incorporée qui se trouve sur la rive est du détroit de Canso, à un mille au nord de la pointe Tupper; c'est aussi une station sur le chemin de fer *Inverness and Richmond.*

Dragage.

Il y a quelques années, le ministère fit l'acquisition d'un vieux quai et de son emplacement en ce lieu, ouvrage qu'on répara et prolongea au large jusqu'à une profondeur de 18 pieds à basse mer. Les vapeurs de la ligne Plant qui font le service bihebdomadaire entre Boston, E.-U., et Charlottetown, I.P.-E., s'arrêtant régulièrement à ce quai, et comme on trouvait à l'extrémité extérieure du quai une profondeur d'eau insuffisante pour l'accostage à toutes les phases de la marée, on a employé la drague *Cape Breton,* du ministère, pour effectuer en ce lieu les dragages nécessaires.

Commencés le 17 juillet 1912, ces travaux ont été achevés le 16 juillet suivant, et pendant cette période, on a enlevé 13,800 yards cubes de tuf, de roches erratiques et de roc stratifié cubés à chaland.

Les travaux ont consisté dans le dragage à 21 pieds de profondeur à basse mer, du chenal d'accès au quai, sur une longueur de 200 pieds, et dans le dragage d'un bassin de virage devant le côté nord de l'extrémité extérieure du quai, de 200 pieds de longueur, et de 200 pieds de largeur à son extrémité extérieure et de 50 pieds de largeur à son extrémité intérieure, et ce, à une profondeur de 19 pieds à basse mer.

Afin d'améliorer la profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure du quai, endroit fréquenté durant la saison de pêche par les goélettes et autres bateaux de pêche et où l'on décharge le poisson et charge les provisions et les appareils de pêche, le ministère a envoyé la drague *Cape Breton,* en 1914-15.

Les travaux ont été commencés le 23 juillet 1914 et ils furent terminés d'une manière satisfaisante le 5 août suivant. Pendant ce temps, 210 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, ont été jetés par dessus bord, et une quantité de 3,465 verges cubes, mesure prise sur les chalands, d'argile, de pierre et de gravier ont été enlevées; comme la quantité enlevée était de 2,500 verges cubes, mesure prise sur place, le facteur d'expansion était donc 38·6 pour 100.

Les travaux exécutés pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1915 sont les suivants:—

On a dragué jusqu'à une profondeur de 15 pieds, à l'eau basse des grandes marées, à partir de la face intérieure de l'aile du quai sur une distance de 160 pieds et une largeur de 100 pieds. Pour 100 pieds de plus, allant vers l'intérieur, on a dragué sur une largeur de 80 pieds et jusqu'à 15 pieds de profondeur, à l'extrémité du large et diminuant graduellement, jusqu'à 10 pieds, à l'extrémité intérieure, à l'eau basse des grandes marées.

Comme la batture enlevée consistait en terre déposée par les vagues, les améliorations exécutées par le dragage seront presque permanentes.

PORT-HOOD (QUAI).

Port-Hood, qui est le chef-lieu du comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 20 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso.

Un quai commencé, ici, par le gouvernement provincial, passa sous le contrôle du gouvernement fédéral, en 1871. A plusieurs reprises, les vieux travaux ont été prolongés, réparés et améliorés par le ministère des Travaux publics, mais parce qu'ils étaient construits entièrement en bois indigène, la substructure s'affaiblit sous les ravages des tarets et il devint impossible de tenir ces travaux en bon état.

Au cours d'un ouragan, le 20 décembre, 1912, l'extrémité extérieure du quai a été délabrée, et comme c'était le seul endroit du quai où les steamers et les vaisseaux pouvaient accoster, il devint nécessaire d'obtenir des facilités de débarquement, et dans ce but et aussi pour empêcher l'extrémité du large d'être endommagée davantage, on a construit, en 1913-14, un caisson, de 100 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, le long de la face nord de l'extrémité, ce caisson a été lambrissé en bois créosoté.

On a voté la somme de $5,000 pour être dépensée pendant 1914-15, à construire un nouveau caisson, de 60 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, le long de la face de l'extrémité du large qui avait été endommagée, mais comme les lieux étaient encombrés de lest et de vieilles pièces de bois, on a cru bon de draguer autour de l'extrémité pour y placer les fondations du caisson, jusqu'à une profondeur de 12 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées.

La drague *Cape Breton* du ministère a commencé les travaux le 29 août 1914 et les a complétés le 10 octobre suivant; pendant cette période, 1,130 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, ont été jetés par-dessus bord, et 4,335 verges cubes de lest de vieux bois et de sable, mesure prise sur les chalands, ont été enlevées; comme la quantité enlevée est de 3,200 verges cubes, mesure prise sur place, le facteur d'expansion était donc 35.47 pour 100.

L'étendue du dragage, 35,000 pieds carrés.

PORT-MAITLAND.

Port-Maintland, comté de Yarmouth, est un village important et prospère, dont la population est d'environ 600 habitants qui s'occupent de pêche et d'agriculture. Port-

Maintland est situé sur le côté sud-est de l'entrée de la baie de Fundy, à douze millles au nord du chef-lieu du comté de Yarmouth.

Les travaux de ce port furent commencés vers 1859, par le gouvernement provincial. Ils consistent en un brise-lames, à l'est, et en un brise-lames, à l'ouest, ce dernier, dit brise-lames principal; ces deux ouvrages ont été faits en encaissement. Le brise-lames a 400 pieds de longueur et environ 20 pieds de largeur et le brise-lames ouest, 500 pieds de longueur et de 22 à 25 pieds de largeur. Ce dernier est muni d'un ouvrage en retour de 54 pieds de longueur, 24 pieds de largeur et 27 pieds de hauteur, le long duquel on dispose d'un tirant d'eau de 19 pieds aux grandes marées ordinaires. Ces brises-lames ou jetées forment un port commode, aux eaux profondes, et dont la superficie est de deux acres et quart.

En 1873-1874, le ministère a prolongé et exhaussé le brise-lames est, et, depuis, il a entretenu et amélioré ces constructions. Les rapports annuels de 1904-1905 et 1910-1911 donnent les détails des dépenses et de l'ouvrage.

En 1913-1914, on a dépensé la petite somme de $47.17 pour des réparations urgentes au plancher du brise-lames, que les tempêtes avait avarié, le 4 janvier 1913.

En 1914-15, le montant de $800 a été dépensé pour faire des réparations générales et renouveler le lambrissage et le plancher du brise-lames du sud (ou supérieur).

PORT-PHILIPS.

Port-Howe, comté de Cumberland, aussi appelé Port-Philips, est situé à environ quatre milles au sud-ouest de Pugwash; c'est un établissement d'une population d'environ 500, dispersée sur une étendue d'environ quatre milles. Les gens s'occupent principalement de culture; il s'y fait aussi un peu de pêche et de commerce de bois.

Le quai est situé au pont de la rivière Philippe, sur des haut-fonds qui courent parallèlement au chenal. Une quantité de foin, d'écorce, etc., est expédiée de cet endroit, et le besoin d'un quai public se faisait sentir depuis longtemps.

Durant l'exercice de 1903-04, le ministère construisit un quai au coût d'environ $2,000. Ce quai fut réparé pendant l'exercice dernier.

Ce quai est composé de trois piles en caissons, chacune de 22 pieds de long et 20 pieds de large au sommet; ces piles sont reliées par trois travées, la première 12 pieds de long et les deux autres 15 pieds. On a construit, le long de la travée du centre, une pile de 22 pieds de long et 20 pieds de large, ce qui donne à cette partie du quai une largeur de 40 pieds. La hauteur moyenne du quai, sur le parement extérieur, est de 23 pieds et, sur le parement intérieur, 14 pieds.

Les réparations à ce quai consistèrent à poser un nouveau plancher, à renouveler environ 20 défenses et à réparer en partie le caisson extérieur.

L'ouvrage a été commencé le 25 septembre et terminé le 13 octobre 1914. Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes mers, 4 pieds.

PORTUGUESE-COVE.

Portuguese-Cove, comté d'Halifax, est un petit village de pêcheurs ayant une population d'environ 600, et dont la pêche est la seule ressource. Il est situé à six milles de la ville d'Halifax, sur le côté ouest du havre.

Pendant l'exercice 1901-2, le ministère a dépensé $199.88 pour construire des plans inclinés en bois, permettant aux pêcheurs de tirer leurs bateaux sur la grève, au moment du mauvais temps. En 1907-8, on a dépensé $397.92 pour enlever les pierres et les galets du chenal l'entrée du petit port.

En 1908-09, un montant de $10,000 fut dépensé pour la construction, par contrat, d'un brise-lames pour la protection de la flottille de pêche. L'ouvrage consiste en une construction en caissons munis d'un parapet du côté du large. Il a une longueur de

217 pieds; le tronçon du rivage a 117 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et le tronçon extérieur a 100 pieds de longueur par 30 pieds de largeur. A l'extrémité extérieure l'ouvrage a 21 pieds de hauteur.

Au cours de l'année 1913-14, un montant de $151.03 a été dépensé pour des réparations diverses au plan incliné.

Pendant l'exercice financier 1914-15, l'ouvrage a été achevé. Il a à présent environ 137 pieds de longueur et environ 87 pieds de largeur, et a 27 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires. On a posé des nouvelles traversines avec des longrines placées dessus, et on posa sur le tout des pièces de traverse sur lesquelles les bateaux sont traînés. Le montant dépensé en 1914-15 a été de $398.54.

L'ouvrage a été commencé le 27 avril et terminé le 19 mai 1914.

PORT-WADE.

Port-Wade, comté d'Annapolis (mentionné avant 1911 sous le nom de Victoria-Beach, dans les documents du ministère), est situé sur le côté nord du bassin d'Annapolis, à 13 milles au sud-ouest du passage en bateau de Granville, qui se trouve directement vis-à-vis de la ville d'Annapolis, à 4 milles au nord-est de la ville de Digby, et à 1½ mille environ au nord-est de l'entrée de la lagune de Digby. Port-Wade est le terminus sud du chemin de fer Middleton et de Port-Wade, construit il y a environ cinq ans, sur une longueur de 50 milles; cette voie ferrée fait maintenant partie du système du chemin de fer Halifax et South-Western.

En 1904-05, le ministère fit construire à l'entreprise en ce lieu une grande jetée sur pilotis, qui coûta environ $95,000. Les détails de ces travaux et des dépenses subséquentes pour légères réparations, sont donnés dans le rapport annuel de 1911-12.

En 1912-13, la somme de $226.76 a été dépensée pour assujétir la partie inférieure de la cale à inclinaison, sur une longueur de 70 pieds de longueur, et pour le renouvellement de plusieurs longerons et des pièces de revêtement brisées par les glaces. Quelques madriers du plancher de la jetée ont aussi été renouvelés.

En 1914-15, le montant de $4,000 a été dépensé pour réparer considérablement et renouveler le plancher du quai.

PUGWASH.

Pugwash, comté de Cumberland, est une ville d'environ 1,000 habitants, située sur le détroit de Northumberland, à environ 8 milles de Wallace-Harbour. C'est un port de marine marchande considérable; on y expédie surtout le bois; durant les huit dernières années, les cargaisons de bois prises dans ce port ont été en moyenne de 25 millions de pieds, le tout expédié de ces quais. Pendant l'exercice dernier, des réparations pour $1,700.04 ont été faites aux deux quais appartenant au ministère. Un plan incliné pour charger les petits vaisseaux a été fait dans le quai neuf, et le sommet du vieux quai a été renouvelé sur toute sa longueur; on a aussi renouvelé une partie du caisson et ajouté 1,500 tonnes de lest. La partie inférieure de ce quai avait été en mauvais état pendant les trois dernières années; une partie considérable du lest s'en était échappé, ce qui nécessita plus de réparations qu'on ne le croyait. A cause de cela, on a voté $500 de plus, payés à même des comptes de l'exercice financier 1915-16.

Le vieux quai a 145 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et se trouve dans 16 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées ordinaires, à l'extrémité du bas. Il est construit en caisson en bois rond continu. Le quai neuf a 334 pieds de longueur et consiste en un banc de roche, de 31 pieds de longueur, 24 pieds de largeur, et en un caisson continu, de 303 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, à l'exception des derniers 28 pieds qui ont 40 pieds de largeur. Il y a 17 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées ordinaires. Le plan incliné dans ce quai a 4 pieds de profondeur, 30 pieds de longueur, sur le côté de terre, 15 pieds de longueur, sur le côté du large, et a une plate-forme où se fait le chargement, de 18 pieds de longueur. L'ouvrage a été

commencé le 15 juin et terminé le 31 octobre 1914. Les grandes marées montent de 6½ pieds et les mortes-mers, 5 pieds.

RAINY-COVE.

Rainy-Cove, comté de Hants, se trouve dans le district de Pembroke. C'est un petit centre agricole et où l'on fait aussi le commerce du bois. Le nombre de personnes qui bénéficient des travaux est de 175. Cet endroit est situé sur la rive sud du Bassin-des-Mines, à 9 milles à l'est de Cheverie et à 3 milles à l'ouest de Walton.

Comme les gens de ce district n'avaient que de pauvres facilités pour expédier leur bois, à moins de l'envoyer de Walton ou Cheverie, le ministère, pendant l'exercice financier 1914-15, a dépensé le montant de $1,997.19 pour construire en partie un brise-lames qui sera terminée pendant l'exercice prochain. L'ouvrage fait jusqu'à présent est de 175 pieds par 20, avec une aile de 30 x 30 pieds, et a été fini jusqu'à 4 pieds du sommet projeté. Un chemin a été fait de la voie publique jusqu'au quai, de 550 pieds de longueur et 14 pieds de largeur.

L'ouvrage a été commencé le 24 août et terminé le 29 octobre 1914.

RAYS-CREEK.

Rays-Creek, comté d'Annapolis, Upper-Granville, est un district agricole très riche et ayant une forte population, situé sur la rive nord de la rivière Annapolis, à environ 4 milles en aval de Bridgetown et 10 milles en amont d'Annapolis.

Dans un rayon de 3 milles il y a une population de 800 à 1,000 habitants. Le quai le plus rapproché est à Granville-Centre, six milles en bas. Il y a deux petits quais, propriétés particulières, un à 1¼ mille en haut et l'autre à 1 mille en bas, mais trop petits et en mauvais état.

En 1905-06, pour le bénéfice du commerce, la somme de $1,500.65 fut dépensée pour commencer la construction d'un quai, à Rays-Creek, le centre du district. L'approche a été construite et les matériaux achetés et livrés.

En 1906-07, la somme de $1,189.85 a été dépensée pour compléter le travail qui consiste en un quai en pilotis, 225 pieds de longueur; la section attenante au rivage a 140 pieds de longueur, 22 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 6 pieds; la section du large a 53 pieds de largeur et de 6 à 22 pieds de hauteur. Le long de la façade d'amarrage il y a une profondeur d'eau de 20 pieds, à l'eau haute des marées ordinaires du printemps.

Les grandes mers montent environ de 30 pieds.

En 1914-15, le montant de $619.38 a été dépensée pour réparer et renouveler la partie supérieure des travaux. Les réparations consistèrent à poser un nouveau plancher, des soliveaux et quelques défenses à la place de celles brisées par les vaisseaux et la glace.

RIVER-HÉBERT.

River-Hébert est une petite colonie située à l'embouchure de la rivière Hébert, à environ 10 milles au sud-ouest de la ville d'Amherst, et dont les habitants s'occupent aux travaux de l'agriculture et à l'exploitation du bois de commerce. En 1898, le ministère construisit en ce lieu, pour l'usage de ses habitants, un quai sur pilotis au prix de $1,200. Cinq ans après, on prolongea ce quai sur une longueur ultérieure de 50 pieds en amont. Les deux quais sont construits sur des chevalets de pilotis, placés à 9 pieds d'axe en axe. L'ouvrage s'étend de la levée du cours d'eau, pour 54 pieds, et comme la vieille structure avait 81 pieds de front, l'ouvrage a maintenant 131 pieds de front, sur une longueur commune de 54 pieds du rivage à la levée. Pendant le dernier exercice, on a fait des réparations consistant à renouveler le plancher, sur une extrémité, et à renouveler environ 40 pilotis-défenses; l'ouvrage a été fait d'une manière satisfaisante et a été commencé le 20 août et complété le 5 septembre 1914 au coût de $351.81.

Les grandes marées montent de 40 pieds; les mortes-mers de 33 pieds.

ROUND-HILL.

Round-Hill, comté d'Annapolis, se trouve sur la rive sud de la rivière Annapolis, à 8 milles à l'est de la ville d'Annapolis. C'est aussi une station du chemin de fer *Dominion Atlantic*. Round-Hill comprend environ 500 habitants qui s'occupent d'agriculture, de la culture d'arbres fruitiers et de commerce en général.

Pour la commodité du commerce de cette localité, le ministère dépensa au cours des années 1905-1906-1907-1908-1909, la somme de $5,415 pour y construire un quai public. Ce quai comprend un tronçon principal, sur pilotis de 76 pieds de longueur, 25 pieds de largeur, et de 5 à 16 pieds de hauteur, que termine un pilier en encaissement solidement construit, long de 75 pieds, large de 35 pieds, et haut de 16 à 22 pieds, établi sur un fondement de pilotis, enfoncés jusqu'au fond solide, et qui ont été récépés au niveau de la couche de vase du fond.

Pour plus amples détails, voir le rapport annuel de 1912-1913.

En 1914-15, on a dépensé la somme de $274.12 pour réparer et renouveler la partie supérieure du quai.

SAINT-JOSEPH.

Saint-Joseph, comté d'Inverness, est une région dont les habitants s'occupent de pêche et d'agriculture; cet endroit est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin entre le havre de Margaree et Chéticamp, et environ 1½ au nord-ouest de l'excellent havre de Grand-Etang.

En 1910-1911, une somme de $600 fut votée pour acheter le droit de passage et construire un chemin entre un brise-lames, proposé à cet endroit, et le chemin public, et sur ce montant il a été dépensé $209.09 pour construire une partie du chemin.

Le 13 janvier 1912, un contrat fut accordé pour la construction d'un brise-lames, au prix de $10,275. Le travail fut commencé le 15 juillet et terminé d'une manière satisfaisante, le 14 octobre suivant.

L'ouvrage construit a une longueur de 290 pieds, par 20 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 dans 12 sur les côtés et le bout extérieur. Il comprend une structure en caissons de bois rond, à parements ouverts, avec une substructure en bois créosoté jusqu'au niveau de la mi-marée. Le brise-lames a été solidement rempli de lest, garni de défenses, et lambrissé à joints clos sur les faces du large.

A part la construction du brise-lames, une somme de $550 a été dépensée à la journée, en 1912-1913, pour achever la construction de la chaussée, conduisant du chemin public au brise-lames, commencée au cours de l'année 1910-1911.

Le 30 décembre 1912, l'extrémité extérieure du brise-lames a été sérieusement endommagée sur une longueur de 75 pieds, pendant une violente tempête, ainsi que le sommet de l'extrémité intérieure. En 1913-1914, la somme de $1,299.02 a été dépensée, en travaux à la journée, pour enlever les parties du brise-lames qui avaient été détériorées, et réparer son extrémité intérieure.

Pendant l'exercice 1914-15, on a dépensé le montant de $413.73 pour réparer l'extrémité du large des travaux, pour renouveler le lest dans les ouvertures et pour lambrisser l'extrémité extérieure.

RIVIÈRE AU SAUMON.

La Rivière au Saumon, comté de Cap-Breton, est un petit cours d'eau qui se jette dans la rivière Mira, sur la rive ouest, à environ sept milles au sud-ouest du pont Marion, qui est situé sur la même rivière, à douze milles au sud de la cité de Sydney.

La rivière Mira est une étendue d'eau, navigable pour les vaisseaux ne tirant pas plus de 6 pieds d'eau, à partir de son embouchure, dans la baie Mira, sur l'océan Atlantique, jusqu'au pont Victoria, qui la traverse, à trente milles du détroit de Mira ou à quatre milles en haut de la rivière au Saumon.

Durant la saison de navigation, un bateau à vapeur fait le service quotidien, de passagers et de marchandises, entre la gare de Mira et le chemin de fer Louisbourg, au détroit de Mira, et cotoie la rivière Mira jusqu'au pont Victoria. Afin de permettre à ce steamer de faire escale régulièrement à la rivière au Saumon, on a dépensé en 1914-15, le montant de $784.56, à la journée pour construire un quai public.

Le quai a 194 pieds de longueur et 17 pieds de largeur et atteint une profondeur de 8 pieds à mer basse. Il consiste en des abords en gravier de 30 pieds de longueur, en un caisson à son extrémité de 10 pieds de longueur, et en un prolongement en pilotis de 154 pieds de longueur.

SALMON-RIVER.

Salmon-River, comté de Digby, est un petit cours d'eau, qui se jette dans la baie de Fundy, à 17 milles au nord de Yarmouth, à 30 milles au sud de Weymouth, et à 3½ milles au nord de la frontière entre les comtés de Digby et de Yarmouth. On compte en ce lieu environ 500 habitants, qui s'occupent à l'agriculture, à l'industrie forestière, à la pêche et au commerce en général. L'embouchure de la rivière est protégée de chaque côté par un brise-lames construit avant la confédération. Depuis 1874, le ministère a dépensé plusieurs sommes pour des réparations, des prolongements et des renouvellements, dont les détails sont donnés dans les rapports annuels de 1907-08 et 1910-11.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $798.48, pour le prolongement en amont ou vers l'intérieur, du brise-lames ou épi en ce lieu, en établissant un massif en encaissement solide, de 94 pieds de longueur, de 11 pieds de largeur, et de 6 à 8 pieds de hauteur.

En 1914-15, le montant de $2,490.44 a été dépensé pour construire un prolongement au brise-lames principal, de 45 pieds de longueur, 27 pieds de largeur et 22 pieds de hauteur. Le massif est en caisson solide construit sur des pilotis enfoncés jusqu'au roc et coupés de niveau avec la grève. Diverses réparations urgentes ont été faites au reste des travaux.

SANDFORD.

Sandford, comté de Yarmouth, est situé sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, à l'embouchure de la baie de Fundy, à l'extrémité ouest du comté de Yarmouth, à 7 milles au nord-ouest de la ville de Yarmouth. On compte en ce lieu de 300 à 400 habitants qui s'occupent de la pêche et de l'agriculture.

La construction d'un brise-lames a été commencée en 1858 par les habitants de la localité avec l'aide du gouvernement provincial. La première dépense encourue par le ministère a été en 1876, et depuis cette date de nombreuses sommes ont été dépensées pour des réparations, des prolongements et des améliorations dont les détails sont donnés dans les rapports annuels de 1908-09 et 1912-13.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $197.41 pour des réparations urgentes au plancher du brise-lames, et renouveler quelques pièces du lambrissage sur sa face extérieure.

En 1914-15, le montant de $7,000 a été dépensé pour démolir et reconstruire, du haut en bas, une partie de la face intérieure du brise-lames, à l'est, de 55 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 21 pieds de hauteur. On a aussi démoli et reconstruit une partie de l'extrémité de terre, de 160 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur. A cause du tassement, on a dû exhausser de 2 pieds l'extrémité du large. On a enlevé de 4,000 à 5,000 verges cubes de sable et gravier, au moyen de dragage à la main, entre le brise-lames principal et le quai-brise-lames du nord-est, au coût d'environ $2,000.

SANDY-COVE.

Sandy-Cove, comté de Digby, est un établissement d'environ 400 âmes sur le col de Digby du côté de la baie de Fundy, à 20 milles au sud de la ville de Digby, et où les habitants s'occupent à l'agriculture et à la pêche.

En 1904, le ministère a construit un brise-lames en ce lieu pour la protection de la flottille de bateaux de pêche. Il a 211 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 31 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Cette construction en encaissement solide de bois indigène jusqu'à une élévation de quelques pieds au-dessous des basses eaux des grandes marées ordinaires, repose sur une substructure en bois créosoté. Le coût de cet ouvrage exécuté à forfait a été de $13,829.48.

La mer marne de 22 pieds aux grandes marées et de 19 pieds aux petites marées.

En 1913-14, on a dépensé la somme de $1,347.80, dont $792.29, pour rehausser de 2½ à 3 pieds l'extrémité du large du brise-lames sur une longueur de 40 pieds, afin de le rétablir à son élévation primitive après son affaissement dû à l'affouillement, ainsi que pour le renouvellement d'un certain nombre de madriers de la plate-forme, 50 pièces des lisses et 10 pièces de défenses, et dont $551.51 pour construire une muraille en béton le long de la face exposée à la mer de l'abord du brise-lames afin de protéger la chaussée contre les grosses mers. Cette muraille a 60 pieds de longueur, de 4 à 8 pieds de hauteur et de 1½ à 5 pieds d'épaisseur. On a rempli de grosses pierres et de gravier l'espace entre le brise-lames et le rivage pour constituer l'abord de l'ouvrage.

En 1914-15, le montant de $546.51 a été dépensé pour renouveler une partie du lambrissage créosoté sur l'extrémité du large et pour des réparations générales à la partie supérieure des travaux.

SAW-PIT.

Saw-Pit, comté de Lunenburg, se trouve dans l'arrière-port de Lunenburg à environ trois quarts de mille de la ville. L'appontement consistait au début, en un encaissement construit avant la Confédération par le gouvernement provincial pour accommoder les habitants des îles nombreuses et des promontoires situés au nord et à l'est de la péninsule de Lunenburg, mais reconstruit depuis sur pilotis. De temps en temps on a fait des dépenses de peu d'importance pour les réparations et le renouvellement.

En 1899-1900, on a dépensé la somme de $900 pour la reconstruction de l'ouvrage qui a 89 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, et pour le rallongement de 7 pieds de la cale inclinée; aussi, pour la construction d'un abord de pierres et de gravier, long de 60 pieds. En 1909-10, on a dépensé $50.87 pour des réparations temporaires au quai. Durant l'exercice 1910-11, on a dépensé la somme de $1,508.60 pour la reconstruction de l'appontement sur pilotis et travées. L'ouvrage a maintenant 130 pieds de longueur et 20 pieds de largeur. On a aussi ménagé sur le côté nord un poste d'amarrage de 6 pieds de largeur, pour les embarcations. La hauteur de l'appontement à l'extrémité du large, est de 15 pieds aux basses marées ordinaires de printemps.

En 1914-15, on a dépensé $48.28 pour réparer les abords et pour placer une grue sur le quai.

L'ouvrage a été commencé le 24 août et terminé le 31 août 1914.

SEAFORTH.

Seaforth, comté d'Halifax, est un endroit agricole et pêcheur, situé à 24 milles à l'est d'Halifax, 3 milles à l'ouest de Chezzetcook, et a une population de 160.

Pendant l'exercice financier de 1913-14, le ministère passa un contrat de $17,300 avec la *Halifax Dredging Co. Ltd.* pour la construction d'un brise-lames. On a dépensé, cette année, le montant de $12,750 et le contrat se termina dans 1914-15. L'ouvrage est un caisson solide en bois indigène, de 435 pieds de longueur, de 25 pieds de

largeur, avec un parapet en bois rond sur le côté du large, de 10 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur. La profondeur varie de 0 à 23 pieds à l'extrémité du large.

L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé le 21 octobre 1914.

Ouvrage de protection.

Sur le côté du havre du brise-lames la mer a érodé la grève, avant que le brise-lames fut construit, ceci était compensé par les débris qui venaient de l'extérieur. La construction du brise-lames empêcha le remplissage par ces débris et il fut nécessaire de construire des travaux de protection. En conséquence, l'ouvrage fut commencé le 2 novembre et consista en un caisson rempli de pierres de 395 pieds de longueur sur une hauteur moyenne de 6 pieds. L'ouvrage a été terminé le 15 mars 1915 et le montant dépensé fut de $1,392.86.

SHAD-BAY.

Shad-Bay, comté d'Halifax, est un petit village disséminé sur une longueur de 1½ mille du rivage, à 21 milles de Halifax et à deux milles de Upper-Prospect, par la diligence. Environ 300 habitants profiteront des travaux exécutés ici. On y fait un peu d'agriculture mais la plupart des gens font leur vie à la pêche.

Pendant l'exercice financier de 1914-15, on a dépensé le montant de $2,352.44 pour construire en partie un quai à piles et travées. Trois massifs de la partie principale du quai, de 17 x 20 pieds, ont été construits et submergés, avec une distance de 12 pieds entre chaque piles. On a aussi placé une des piles de l'aile; cette pile a 20 x 20 pieds et a une travée de 11 pieds entre elle et la partie principale des travaux. Tous les travaux ont été couverts d'un plancher et des pièces de garde ont été posées. La partie principale est jusqu'à présent de 75 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, et l'aile à l'extrémité du large a 30 x 20 pieds. L'ouvrage qui reste à faire, sur l'extrémité de terre aura 70 pieds par 20 pieds.

L'ouvrage a été commencé le 14 septembre et suspendu le 30 novembre 1914.

SHEET-HARBOUR-PASSAGE.

Sheet-Harbour-Passage, comté d'Halifax, est le nom d'un village ayant un bureau de poste situé à 80 milles à l'est d'Halifax par diligence ou par mer. Il y a deux magasins et un service de téléphone. Population, environ 150 âmes.

Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $901.27, pour construire en ce lieu un quai à piles et travées, qui servira aux pêcheurs et au trafic local. Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $199.37, pour achever le quai commencé en 1911-12.

En 1913-14, un montant de $200.16 a été dépensé pour reconstruire le mur du large des abords et pour reconstruire en partie la section des abords qui avait été emportée par la mer, au cours de 1912-13.

Pendant l'exercice financier de 1914-15, le montant de $1,999.92 a été dépensé pour construire un prolongement au quai. Cet ouvrage consiste en un caisson solide en bois indigène, rempli de pierres; il a 40 pieds de longueur par 20 pieds de largeur et est situé à 10 pieds au large de l'extrémité du vieux quai. La partie principale des travaux a maintenant 150 pieds par 20 pieds et a une aile de 20 x 20 pieds. Un hangar a été construit sur l'aile, de 14 x 16 pieds et de 8 pieds de hauteur.

L'ouvrage a été commencé le 4 juin et terminé le 30 novembre 1914.

SHELBURNE.

La ville de Shelburne est située à l'embouchure de la rivière Shelburne, au fond du havre de Shelburne, lequel est si bien connu, que sa désignation au complet n'est pas nécessaire. Afin d'offrir toute facilité d'accès aux vaisseaux à fort tirant d'eau

qui non seulement font escale à ce port, mais transportent du bois expédié de cet endroit, le ministère a résolu de construire un appontement en eau profonde à cet endroit, et le 27 mai 1912, le dit quai était terminé. L'emplacement choisi pour l'appontement se trouve à l'extrémité de la rue Water, dans la ville, à l'endroit connu sous le nom de Battery-Point, où une voie de passage de la ligne du chemin de fer *Halifax and South Western* a été construit; on a posé deux voies de rails sur le quai.

Le quai a 966 pieds de longueur et consiste en trois parties.

Ces travaux sont décrits en détail dans le rapport de 1914.

Pendant l'exercice financier dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser $1,500 pour construire un hangar à marchandises sur le côté est du quai. Le montant dépensé pour la construction de ce hangar est $1,516.71. L'ouvrage a été commencé le 1er décembre 1914 et terminé le 27 février 1915.

Le hangar a 64 pieds de longueur, dans la direction du quai, et 36 pieds de largeur. Les poteaux ont 14 pieds de hauteur, tandis que le toit qui a la forme d'un "V" a une pente de 5 pieds, de sorte que le faîte est à 19 pieds de la surface du quai. On a construit un petit bureau sur l'extrémité nord, et une cheminée, tandis que la partie extérieure est pour contenir les marchandises. L'extrémité ouest est à 5 pieds de la voie ferrée et contient deux portes placées de façon que deux wagons peuvent être chargés à la fois. Le plancher est à 4 pieds au-dessus du sommet du quai et posé au niveau avec le plancher d'un wagon ordinaire, de sorte qu'il faut le moins de travail possible pour décharger et charger les marchandises. A partir du milieu de janvier jusqu'au milieu de mars, plus de 15,000 livres de poisson frais ont été expédiées de ce hangar. Ce dernier a été complètement couvert en bardeaux, sur les deux côtés du toit et sur les quatre faces et a reçu deux couches de peinture. Les garnitures sont peinturées en gris et sont d'une belle apparence.

Les grandes marées montent de 6½ pieds; les mortes-mers, 4 pieds.

SHORT-BEACH.

Short-Beach est le nom d'un petit village de pêcheurs et de fermiers, dont la population est d'environ 100 habitants, situé sur la côte du comté de Yarmouth, 8 milles au nord du chef-lieu, 1½ mille au nord de Sandford, et 3½ milles au sud de Port-Maitland.

En 1902-03 et 1903-04, un contrat au montant de $8,155 fut adjugé pour la construction d'un brise-lames, de 400 pieds de longueur, 25 pieds de largeur, au sommet, et de 5 à 14 pieds de hauteur, solidement construit en caissons, du type ordinaire, en pièces de bois rond, avec lambrissage à joints clos sur la façade extérieure, et un garde-lames.

En 1908-09, on a dépensé la somme de $1,992.25 pour prolonger le brise-lames de 50 pieds de longueur, par 25 pieds de largeur, sur une hauteur de 15 pieds.

Les grandes mers montent d'environ 14 pieds.

En 1914-15, le montant de $30.26 a été dépensé pour réparer et renouveler le plancher du brise-lames et pour remplacer une petite quantité de lest qui avait été emporté par les vagues.

SIGHT-POINT.

Sight-Point, comté d'Inverness, appelé quelquefois Port-Ban, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à sept milles au nord de l'entrée du port de Mabou.

En 1900-01, on a dépensé $500 pour la construction d'un massif en encaissement, long de 24 pieds, large de 17 pieds à sa plate-forme, et baignant dans 2½ à 4 pieds d'eau, aux basses eaux, et qui devait faire partie d'un petit brise-lames destiné à abriter un débarcadère à l'usage des bateaux; et pour acheter une partie des matériaux nécessaires à la construction d'un prolongement s'étendant vers le large sur une longueur de 22 pieds.

En 1901-02, on a dépensé $499.76 pour l'achat du reste des matériaux nécessaires; pour achever le prolongement de 22 pieds de longueur; pour achever le doublage du

massif de 24 pieds, et pour construire un ouvrage grossier de 24 pieds de longueur, entre le massif de terre et la côte.

Pendant l'exercice 1907-08, on a dépensé $899.97 pour réparer et consolider le brise-lames, et pour construire un prolongement de 28 pieds.

Pendant 1914-15, le montant de $103.26 a été dépensé pour remplacer le lest dans l'extrémité du large du brise-lames et pour faire des réparations urgentes aux planchers.

ANSE SKINNER.

L'anse Skinner, comté de Pictou, est située sur la côte ouest de détroit de Northumberland, à environ 4 milles du Cap-Jean et 20 milles au nord-ouest du port de Pictou. Au fond de l'anse se trouve un étang, qui n'est séparé du détroit que par une plage de sable de 250 pieds de largeur.

Les ouvrages de protection d'un chenal pratiqué à travers la plage, entrepris en 1905-6, et repris en 1906-7, 1908-9, comprenaient:

Une levée établie de chaque côté d'un chenal creusé à 2½ pieds de profondeur au-dessous du niveau du plus grand abaissement des eaux, chacune formée de pierres, fascines et pieux, d'une longueur de 344 pieds et d'une largeur de 20 pieds, avec une tête en encaissement de 40 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, à substructure créosotée, et un prolongement des ouvrages vers l'intérieur, de 156 pieds de longueur du côté ouest et de 68 pieds de longueur du côté est, en fascines et pierres; de 14 pieds de largeur au sommet et de 8 pieds de hauteur, établi dans une tranchée à 3 pieds au-dessus du niveau du plus grand abaissement des eaux.

En 1909-10, la sommee de $2,822.10 a été dépensée pour rouvrir, en l'achevant presque, le chenal sur une longueur d'environ 400 pieds vers l'étang.

En 1910-11, on a dépensé $331 pour l'approfondissement d'une partie du chenal au moyen de dragage à bras.

En 1912-13, la somme de $398.40 a été dépensée pour le renouvellement de 380 pieds, m.p., de revêtement en bois dur et dans la pose de 500 verges cubes de fascines et pierres dans l'ouvrage de protection en pilotis de chaque côté du chenal.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $243.42 a été dépensé pour réparer l'ouvrage en pilotis, fascines et pierres, sur chaque côté de l'entrée, y compris le renouvellement de fascines et de pierres, et d'une partie du plancher et du lambrissage.

L'ouvrage a été exécuté en novembre.

POINTE-SMILEY.

Pointe-Smiley (Port-Dufferin), comté d'Halifax, est un village d'environ 300 âmes qui s'occupent de la pêche du homard et de l'exploitation des mines d'or. Il se trouve aux sources de la rivière du Saumon, qui se jette dans l'anse connue sous le nom de havre des Castors, à environ 85 milles d'Halifax par le grand chemin, et à mi-chemin entre les ports d'Halifax et Canso.

Pendant l'exercice 1908-9, le ministère a employé $452.12 à l'achat du bois de charpente pour la construction d'un môle établi à environ un demi-mille en aval du quai public désigné par le nom de quai de Port-Dufferin.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $2,551.24 pour la construction d'un môle. L'ouvrage qui est actuellement achevé consiste en des abords en pierre et terre, de 54 pieds de longueur, et d'une largeur moyenne de 24 pieds. De ce point, la structure est en bois indigène avec du lest et a 16 pieds de largeur sur une distance de 131 pieds et 20 pieds pour les 43 autres pieds. La hauteur varie de 0, à l'extrémité de terre, à 23 pieds, à l'extrémité du large. L'ouvrage est lambrissé sur la face du large et a un parapet de 3½ pieds de hauteur.

Pendant l'exercice financier de 1914-15, on a dépensé $14.46 pour renouveler du lambrissage qui avait été brisé dans les grosses tempêtes de l'hiver.

L'ouvrage a été exécuté dans le mois de mars 1915.

SMITH-COVE.

Smith-Cove, comté d'Inverness, est situé sur la côte est de l'île Smith, près de son extrémité nord et vis à vis de la ville de Port-Hood, qui se trouve à un mille de distance.

Cette anse était autrefois un bon havre pour les bateaux, mais ces dernières années, il s'est graduellement rempli de sable jusqu'à ce qu'il devint impossible d'y entrer; ceci fut un grand inconvénient pour les pêcheurs qui furent obligés de traîner leurs bateaux sur la grève pour les mettre à l'abri des tempêtes.

Afin de remédier à la situation, on décida d'ouvrir un chenal dans l'anse, de 50 pieds de longueur et de 8 pieds de profondeur à l'eau basse.

La drague *Cape-Breton* du gouvernement commença ces travaux le 4 septembre 1914, et continua par intervalles jusqu'au 6 octobre suivant quand, au cours d'une forte tempête le chenal creusé se remplit presque complètement; les travaux furent alors suspendus. Durant cette période, 3,450 verges cubes de sable, mesure prise sur place, furent jetées par dessus bord, et 1,600 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, ont été enlevés.

Afin d'empêcher le sable de s'accumuler dans l'anse, on décida de construire un petit brise-lames sur le côté nord de l'entrée avant de reprendre le dragage. Le 19 janvier 1915, on donna ordre de dépenser $1,800 pour construire ce brise-lames, de 175 pieds de longueur, de 12 pieds de largeur, complètement rempli de lest et lambrissé sur les faces extérieures. On prit de suite charge de l'ouvrage, mais à cause de la difficulté d'obtenir les matériaux nécessaires et à cause du mauvais temps on ne put dépenser avant la fin de l'exercice financier que $1,019.87. Avec ce montant, la construction du caisson principal a été terminée, y compris la plate-forme pour le lest et environ la moitié de celui-ci. Il reste à faire le reste du remplissage en pierres, le lambrissage et le posage du plancher.

SOUTH-COVE.

L'anse du Sud, comté de Victoria, est le nom donné à une région qui s'étend sur la rive sud du chenal de Saint-Patrice, un bras des lacs Bras-d'Or, à environ 6 milles de Little-Narrows.

En 1910-11, les plans et devis pour la construction d'un appontement à blocs et travées qui doit être construit à la journée, ont été préparés, et presque tous les matériaux devant servir à sa construction ont été achetés, au coût de $4,681.94.

Une somme de $3,000 fut votée pour l'exercice financier 1911-12, afin de construire le quai pour lequel des matériaux avaient été achetés l'année précédente. Sur ce montant $1,791.97 furent dépensés pour achever le quai, à l'exception d'une partie du lestage, du posage d'environ la moitié du plancher, des pièces de couronnement et d'une partie des défenses supérieures du quai.

Au cours de l'année 1912-13, la somme de $313.31 fut dépensée pour terminer le quai commencé en 1911-12. L'ouvrage consiste en du remplissage en lest, à poser le reste du plancher, à poser les pièces de couronnement et le reste des défenses supérieures.

La longueur du quai est de 195 pieds, et sa largeur de 20 pieds; il présente un "L" de 20 x 20 pieds sur le côté est de l'extrémité du large, et s'étend jusqu'à 11½ pieds de profondeur à marée basse. Il consiste en un ouvrage à piles et travées, et les piles sont construites en bois rond à substructure en bois créosoté, et les faces extérieures des deux piles du large sont à revêtement jointif.

Pendant 1914-15, on a dépensé $147.21 pour construire un hangar à marchandises sur l'extrémité du quai, de 10 x 12 pieds, pour y disposer les marchandises déchargées pendant la pluie ou la nuit.

INGONISH (BAIE DU SUD).

La baie d'Ingonish, comté de Victoria, est située sur le côté nord-est de l'île du Cap-Breton, à peu près à mi-chemin entre le havre de Sydney et Cap-Nord; elle est divisée en deux: celle du nord, et celle du sud, par Middle-Head, une espèce de péninsule étroite et rocailleuse de plus de deux milles de longueur.

Au fond de celle du sud, il y a un grand étang séparé de la mer par une plage couverte de gravier et de galets, traversée autrefois par un chenal peu profond.

En 1913-14, la somme de $4,318.22 a été dépensée pour construire le dit prolongement qui comprend: une pile en caisson, avec substructure en bois créosoté, de 20 pieds de longueur par 40 pieds de largeur; cette pile est raccordée au vieux quai par une travée de 32 pieds de largeur par 10 pieds de longueur; on a aussi construit sur son extrémité un entrepôt de 12 x 16 pieds.

La somme de $3,000 a été votée, en 1914-15, pour prolonger le quai davantage. Ordre fut donné de dépenser ce montant à la journée, mais on trouva qu'il était impossible d'importer le bois créosoté et il fut décidé de se procurer tous les matériaux que l'on pourrait acheter dans le pays, et de remettre à l'année suivante la construction des travaux. Du montant voté, la somme de $435.84 a été dépensée en 1914-15 pour acheter tout le bois indigène, le fer et le lest requis pour le prolongement des travaux.

SOUTH-LAKE (LAKEVALE).

South-Lake (Lakevale), comté d'Antigonish, est situé sur la côte ouest de la baie Saint-George, à mi-chemin environ entre l'entrée du port d'Antigonish et Cap-George.

C'est une grande nappe d'eau douce qui se trouve séparée de la baie par une grève de sable et de gravier de 900 pieds de longueur et de 300 pieds de largeur, dont le sommet est à une élévation d'environ 8 pieds au-dessus du niveau des basses eaux des grandes marées.

En 1907-08-09, on a ouvert un chenal à travers la grève de sable et de gravier, d'une largeur de 40 pieds au plafond et de 2 pieds de profondeur au-dessous des hautes eaux, et construit un brise-lames, long de 300 pieds et large de 20 pieds, et consistant en un encaissement du type ordinaire, pour protéger le côté nord à son entrée du côté de la mer; en 1909-10, on a achevé le chenal à travers la grève jusqu'à une profondeur de 1½ pied au-dessous des basses eaux des grandes marées.

En 1910-11, on a construit une digue en fascines et pierre, d'une longueur de 75 pieds et d'une largeur de 12 pieds au sommet, à l'extrémité de terre du brise-lames pour fermer une ouverture qui avait été faite en cet endroit, on a enlevé environ 150 verges cubes de sable qui obstruait le chenal.

En 1911-12, la somme de $1,707.88 a été dépensée pour l'achat du bois et du lest nécessaires à la construction d'un prolongement projeté de 40 x 20 pieds, en alignement avec le vieil ouvrage.

En 1913-14, le montant de $1,042.39 a été dépensé pour cloisonner une partie de l'extrémité extérieure du brise-lames afin d'empêcher le lest de pénétrer à travers les pièces de parement, et pour renouveler environ 60 pieds de l'ouvrage en caisson, à l'extrémité intérieure du brise-lames, sur 4 pieds de hauteur par 8 à 10 pieds de largeur.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $2,142.56 a été dépensé pour construire des travaux de protection sur le côté sud de l'entrée; cet ouvrage est en fascines et pierres, de 15½ pieds de largeur, sur une distance de 32 pieds, et en pilotis, en fascines et en pierres, sur une distance additionnelle de 132 pieds jusqu'à 1½ pied à l'eau basse des grandes marées. Ces marées montent de 4½ pieds.

L'ouvrage a été fait dans les mois d'août, septembre, octobre, novembre et décembre.

SPANISH-SHIP-BAY.

Spanish-Ship-Bay, comté de Guysboro, est un bras du bassin de Liscombe, dont l'entrée se trouve à environ 8 milles à l'est de Halifax, et de la ligne de démarcation entre Guysboro et Ecum-Secum.

Le 8 août 1908, on autorisa la dépense de $1,800 à l'adjudication, et le premier mars 1909, les plans et devis et un projet de contrat furent soumis. Le 19 août 1910, un arrêté du Conseil autorisa l'achat d'un quai et de son emplacement appartenant à Zebedee-Hartling au montant de $420; en 1910, on dépensa $455.04 durant les mois d'octobre, de novembre et décembre, pour rehausser le quai et pour la construction d'un abord.

Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $324.75 pour payer le prix de quelque 1,000 pieds de bois rond commandé en 1910-11 et livré en 1911-12, et pour le mettre en tas à l'abri, et pour l'achat d'une partie des matériaux nécessaires dans la construction d'un prolongement en projet.

En 1913-14, la somme de $300.02 a été dépensée pour acheter une quantité additionnelle de bois et de lest pour le prolongement projeté du quai.

Pendant l'exercice 1914-15, le montant de $679.75 a été dépensé pour acheter le reste des matériaux requis et pour achever le prolongement du quai. Le nouvel ouvrage a 37½ pieds par 25, en ligne avec les travaux et est construit en caisson de bois rond indigène, complètement rempli de lest, lambrissé en bois dur et muni de défenses sur les trois faces extérieures; cette construction s'étend jusqu'à 8 pieds à l'eau basse des grandes marées. Ces marées montent de 6½ pieds.

En plus, des gardes-corps ont été posés sur une distance de 60 pieds, le long du côté extérieur du chemin reliant le quai avec la voie publique.

L'ouvrage a été exécuté en octobre et novembre.

Dépense totale jusqu'au 31 mars 1915, sans compter le coût de l'achat, $2,170.56.

SPRY-BAY.

Spry-Bay (Henleys) est situé à environ 70 milles à l'est d'Halifax, dans le comté d'Halifax. La population des environs est de 1,000 habitants, dont les principales occupations sont la pêche et l'agriculture.

En 1913-14, on a commencé la construction d'un quai à piles et travées et le montant de $2,798.58 a été dépensé pour en construire une partie.

Pendant l'exercice financier de 1914-15, on a dépensé $3,069.45 pour achever ce quai. Maintenant qu'il est terminé, il a 135 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec des abords en pierre et gravier de 68 pieds de longueur, 40 pieds de largeur à l'extrémité de terre, et 20 pieds où ils se joignent au quai. Le quai a une aile de 56 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et un hangar de 16 x 18 pieds a été construit sur cette aile. Le quai a une longueur de 76 pieds et est à une profondeur de 14 pieds à mer basse.

L'ouvrage a été commencé le 8 juin 1914 et terminé le 31 mars 1915.

SPRY-BAY (LESLIES).

En 1903-04, on a dépensé $507.94 pour l'achat et la livraison du bois nécessaire à la construction d'un appontement convenable. Cet ouvrage fut construit en 1904-05, au coût de $1,500. La structure est en pilotis, de 191 pieds de longueur, avec des abords en pierre de 75 pieds de longueur et 25 pieds de largeur; il y a une aile de 50 pieds par 30 pieds, formant une face de 75 pieds de longueur qui est à une profondeur de 11 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires. On a construit sur le quai un hangar de 16 x 25 pieds.

Pendant l'exercice 1910-11, on a employé la somme de $199.93 au renouvellement de la plate-forme des pilots-défenses et des traversines, et à la pose de pierres à l'extrémité du large de l'abord.

En 1914-15, on a dépensé $1,205.25 pour poser 127 nouveaux pilotis, 360 nouveaux soliveaux de 8 x 10, et pour reconstruire tout le sommet en épinette de 3 pouces. On a posé trois échelles sur le quai, peinturé le hangar et installé une grue. On a aussi réparé la face des abords.

L'ouvrage a été commencé le 22 septembre 1914 et terminé le 16 mars 1915.

SUMMERVILLE.

Summerville, comté de Hants, est un village d'environ 200 habitants situé sur la rive est de la rivière Avon, à mi-chemin entre Windsor et l'embouchure de la rivière, là où l'Avon se jette dans le havre des Mines, à environ 4 milles au sud de Cheverie.

L'appontement public a été construit en 1866 par les habitants eux-mêmes, le gouvernement de la province aidant. L'ouvrage a 275 pieds de longueur, 29 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur à son extrémité du large. On a depuis réparé et agrandi l'ouvrage considérablement. Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé la somme de $1,200 pour des réparations importantes.

Pendant l'exercice financier de 1914-15, on a dépensé $514.86 pour remplacer le plancher du quai, pour placer des nouvelles défenses sur les coins extérieurs et pour lambrisser ces coins avec des plaques en fer. On a aussi réparé le plan incliné.

L'ouvrage a été commencé le 26 juin et terminé le 23 novembre 1914.

ILE SURETTE.

L'Ile Surette, comté de Yarmouth, forme partie de l'archipel qui se trouve au large de la côte du sud. Elle a 1½ mille de longueur et environ ¼ mille de largeur et est séparée de la pointe Sluice, sur la terre ferme, par un chenal d'environ 800 pieds de largeur, où la marée monte et descend avec un courant de sept à huit nœuds à l'heure. La population est d'environ 250 habitants qui s'occupent presque exclusivement de la pêche.

Les grandes marées montent de 13 pieds et les mortes mers, de 10 pieds.

En 1886-87, le ministère a construit, au coût de $912.60, un petit quai sur l'extrémité nord de l'île, qui se trouve à 10 milles au sud-est de Yarmouth, le chef-lieu. Il a 85 pieds de longueur, 19 pieds de largeur à l'extrémité du large, et de 11½ pieds de hauteur; il est construit en caissons de bois rond, à parements ouverts, du type ordinaire, et rempli de pierres; le plancher ou sommet est en gravier et à quelques pouces seulement au-dessus de l'eau haute des grandes marées.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $215 pour réparer et renouveler la partie supérieure du quai afin de le rendre utile.

SWIMS-POINT.

Swims-Point, comté de Shelburne, est pour ainsi dire une continuation de Clarks-Harbour, et est situé à 1½ mille à l'est de la ville proprement dite. Le quai consiste en des abords en roche, faits d'un banc de roche naturel en pente, de 35 pieds de longueur, 25 pieds de largeur au sommet, avec le dessus nivelé avec 6 pouces de bon et gros gravier, et en un quai de 213 pieds de longueur, à piles et travées, à l'exception des derniers 50 pieds qui sont en un caisson continu. Le quai proprement dit consiste en trois piles en caisson de 10 pieds, trois de 18 pieds, une de 25 pieds, séparées une de l'autre par trois travées de 15 pieds et trois de 10 pieds. La tête a 50 pieds de longueur sur une largeur de 40 pieds. Le reste des travaux a 20 pieds de longueur et la hauteur, à l'extrémité du large, est de 29 pieds.

Pendant l'exercice financier dernier, on a fait des réparations considérables au quai, au coût de $499.93. On a commencé ces réparations le 17 novembre 1914 et on les a terminées le 6 janvier 1915. L'ouvrage consista à remplacer 12 défenses et 3 poteaux d'amarrage et à lambrisser les 3 travées extérieures avec des madriers de 3

pouces; 3 défenses furent posées sur chaque travée, espacées de 4 pieds longitudinalement; les abords ont été réparés et on a construit un trottoir en madrier, de 10 pieds de largeur, sur toute la longueur du quai.

Les grandes marées montent de 10 pieds; les mortes-mers, de 7 pieds.

PORT DE SYDNEY.

(Barre Sud.)

La *Barre Sud* est située au sud du port de Sydney, à l'entrée du bras sud-ouest du havre, à 5 milles environ de la ville de Sydney.

Cette Barre s'étend sur une distance de 4,000 pieds dans le havre et forme la protection principale du bras sud-ouest du havre au bord duquel se trouve la ville de Sydney. Comme il y avait danger que la mer se creusat un chenal à travers la Barre et finit par la faire disparaître, le ministère a décidé d'en faire l'acquisition et d'y construire des ouvrages de protection.

Le 25 août 1911, un Arrêté du Conseil a été passé pour exproprier le terrain nécessaire et la somme de $5,000 a été votée pour être dépensée pendant 1911-12 afin de construire des travaux de protection pour protéger la barre.

Les brêches qu'il y avait dans cette batture étaient causées par l'enlèvement du sable pour des fins de construction, mais aussitôt que le ministère en prit possession, on empêcha l'enlèvement du sable et les brêches se refermèrent graduellement. Il ne fut pas nécessaire de dépenser aucune partie de l'argent voté pour les remplir.

Au printemps de 1914, au cours d'un gros vent du nord, la mer creusa une brêche dans la grève et on s'aperçut qu'elle s'agrandissait graduellement. Il fut alors nécessaire de fermer cette brêche afin d'empêcher des dommages sérieux, et on dépensa, à la journée, $461.25 du montant voté, pour combler cette ouverture en construisant un caisson de 6 pieds de largeur, de 4 à 5 pieds de profondeur et d'une longueur de 265 pieds.

TANGIER.

Tangier, comté d'Halifax, est situé à la tête du havre de Tangier, 60 milles à l'est d'Halifax. C'est un établissement prospère dont la population est de 500 ou 600 habitants dispersés sur la côte. Dans le voisinage de cet établissement, il y a des gisements aurifères, rendus célèbres par la plus grosse pépite d'or (27 onces) qui ait jamais été trouvée dans la Nouvelle-Ecosse.

Dans le cours de l'exercice financier de 1907-08, la somme de $2,080.89 fut dépensée pour construire un quai en caissons avec travées, et l'année suivante, on a dépensé la somme de $628.02 pour achever la chaussée d'accès au quai, de 80 pieds de longueur par 25 pieds de largeur.

Durant l'exercice de 1911-12, la somme de $410.97 a été dépensée pour la construction d'un petit hangar à marchandises placé sur le quai.

Au cours de l'année 1913-14, un montant de $1,222.61 a été dépensé pour des réparations aux abords et au quai. La chaussée a été réparée par la reconstruction d'un mur du côté du large sur une longueur de 575 pieds et une hauteur moyenne de 2 pieds; la largeur de la chaussée a été augmentée de 6 pieds et on l'a remplie et nivelée. Un nouveau plancher a aussi été posé sur une partie du quai.

Pendant l'exercice de 1914-15, on a dépensé le montant de $4,258.94 pour construire un prolongement et une aile; on procéda en immergeant un caisson en bois indigène, de 25 pieds par 50 pieds, dont un côté en ligne avec le côté ouest du quai et avec un espace pour une travée de 10 pieds entre cet ouvrage et le vieux quai. Tel que terminé, le quai a en tout 138 pieds de longueur et 25 pieds de largeur, avec une aile de 25 x 25 pieds à l'extrémité du large, formant un front de 50 pieds; il y a 14 pieds d'eau à mer basse, le long de la face. La partie des travaux qui avaient tassé a été

exhaussée, cette année, et un nouveau plancher a été posé sur tout le sommet. Le hangar fut transporté sur l'aile du quai.

L'ouvrage a été commencé le 10 septembre 1914 et terminé le 27 mars 1915.

TERANCE-BAY.

Terance-Bay, comté d'Halifax, est un petit village d'environ 250 habitants, situé à 21 milles à l'ouest d'Halifax sur l'Atlantique. Le seul moyen de subsistance des habitans est la pêche.

Pendant l'exercice 1913-14, le ministère a construit un quai en caissons et travées, de 121 pieds de longueur, 25 pieds de largeur avec une profondeur moyenne de 15 pieds. La dépense pour cet ouvrage a été de $4,321.42.

Pendant l'exercice financier de 1914-15, on a autorisé la dépense de $2,500 pour achever le quai.

Tel que terminé, l'ouvrage a 164 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 20 pieds.

L'ouvrage a été commencé le 15 juillet et terminé le 31 août 1914.

TROUT-COVE.

Trout-Cove, comté de Digby, se trouve sur la côte de la baie de Fundy du col de Digby-Neck, à mi-chemin entre le goulet de Digby et Petite-Passe, c'est-à-dire à 18 milles environ de chaque endroit. Ce canton, à l'anse même, se nomme Centreville, et compte environ 400 habitants qui s'occupent de la pêche et de l'agriculture. On trouve ici une fabrique pour mettre en boîte la morue fumée et le hareng salé et fumé, laquelle fait de grandes affaires.

Un brise-lames fut commencé en 1856 en ce lieu par les habitants avec l'aide du gouvernement provincial. Cet ouvrage fut prolongé par le ministère en 1876, et depuis cette date, plusieurs petites sommes ont été employées pour réparations et son prolongement, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1911-12.

Dans l'intention de construire un nouveau brise-lames, le ministère, en avril 1912, a passé un marché avec MM. McKay Frères, de Sydney, N.-E., représentant la *Norfolk Creosoting Company,* de Virginie, les chargeant de la livraison de 520,000 pieds m.p. de bois de pin créosoté pour le prix de $54.75 le M transporté à pied d'œuvre. La première cargaison, contenant 460,000 pieds m.p. a été livrée à Trout-Cove le 17 août 1912, et la seconde cargaison de 60,000 pieds m.p., le 2 juillet 1913.

Au commencement d'août, on a passé un marché avec M. E. Reid, le chargeant de la construction du nouveau brise-lames pour le prix de $44,500, le ministère se chargeant de fournir le bois créosoté. Commencés vers le 1er août 1912, les travaux ont été terminés au commencement de novembre 1914.

La structure principale des travaux a 560 pieds de longueur, 30 pieds largeur au sommet et de 5 à 40 pieds de hauteur. L'aile a 190 pieds de longueur, 32 pieds de largeur au sommet et de 40 à 45 pieds de hauteur. La partie inférieure des travaux, jusqu'à 5 pieds au-dessus de l'eau basse des grandes marées, est construite en bois créosoté, pour la protéger contre les tarets. En plus d'un hangar à marchandises et d'une salle d'attente, on a muni le brise-lames d'une rampe et de marches sur le côté du havre, pour les marchandises et les passagers quand la marée monte ou descend.

Les grandes marées montent de 23 pieds.

TURNER'S-ISLAND.

Turner's-Island, comté d'Halifax, appelé Quoddy-Island dans les rapports précédents, est situé sur le côté ouest de Harrigan-Cove, 100 milles environ à l'est d'Halifax, et 4 milles à l'est de Port-Dufferin. Dans un rayon de 2 milles, il y a une population d'environ 100 habitants.

En 1908-09, on a dépensé la somme de $823.25 pour la construction partielle d'un quai public. Pendant l'exercice de 1909-10, la somme de $999.83 a été dépensée pour compléter le quai; ce dernier comprend: une chaussée d'accès en pierre et gravier, de 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et de 2 à 12 pieds de hauteur; et une pile avec une travée, de 58½ pieds de longueur, par 20 pieds de largeur; erminée à son extrémité extérieure par un retour en "L", de 31 par 21 pieds. Il y a un hangar, de 11.5 pieds par 25 pieds, sur le quai. Le quai a 51 pieds de front et est à 14 pieds d'eau à mer basse.

Pendant l'exercice financier de 1914-15, on a dépensé $5.74 pour acheter un palan avec des poulies pour la grue sur le quai. Cet ouvrage a été fait dans le mois de novembre 1914.

UPPER-PROSPECT.

Upper-Prospect, comté d'Halifax, est un village de pêcheurs, lequel compte environ 450 âmes. Il est situé sur la côte de l'Atlantique, à 23 milles à l'ouest d'Halifax par diligence.

Quai.

En 1902-3, le ministère a dépensé un montant de $767.26 pour construire un petit quai en pilotis. En 1903-4, une somme de $453.62 a été employée pour compléter l'ouvrage. Ce quai a 63 pieds de longueur, 25 pieds de largeur, avec un retour en L de 30 x 28 pieds; il y a environ 9 pieds d'eau, à l'eau basse des grandes marées ordinaires. Le quai a des abords en pierre de 25 pieds de largeur et de 10 pieds de longueur; un hangar, de 12 x 15 pieds a été construit sur le quai.

Pendant l'exercice financier de 1914-15, on a dépensé $80.56 pour des réparations générales, consistant à niveler les abords, à renouveler les garde-corps et à poser un nouveau plancher et des liens aux pilotis.

L'ouvrage a été commencé le 17 mars et terminé le 20 mars 1915.

Brise-lames.

En 1908-9, on a employé $3,226.98 à la construction d'un petit brise-lames. L'ouvrage qui est en encaissement plein et solide du type ordinaire, a 120 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et de 12 à 14 pieds de hauteur, et est pourvu d'un parapet sur le côté de la mer. Pendant l'exercice 1909-10, on a employé $103.20 pour l'achèvement du lambrissage et du plancher.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $3,685.29 pour le prolongement du brise-lames sur une longueur de 80 pieds. Le prolongement a 30 pieds de largeur de 12 à 14 pieds de hauteur. En 1913-14, $168.99 ont été dépensés pour faire des réparations diverses à cet ouvrage, comprenant du lestage additionnel, du nouveau plancher et du lambrissage.

Pendant l'exercice de 1914-15, on a dépensé $2,700.34 pour construire un autre prolongement au quai. Ce prolongement est en caisson solide de bois indigène et forme une aile de 50 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, avec une hauteur moyenne de 15 pieds et un parapet de 4 pieds de hauteur sur le côté du large.

L'ouvrage a été commencé le 29 octobre 1914.

VICTORIA-BRIDGE.

Victoria-Bridge, comté de Cap-Breton, est situé à l'extrémité sud du lac Mira, à 26 milles environ, à l'intérieur, de l'embouchure de la rivière Mira, et à 13 et 21 milles, respectivement, en haut des ponts Albert et Marion, qui sont tous deux des ponts tournants.

Pendant la saison d'été, un petit steamer transporte des passagers et du fret; il sert aussi à remorquer les chalands chargés de charbon et de marchandises, lorsqu'il

monte dans la rivière; ces mêmes chalands redescendent ensuite chargés de bois. Comme le débarquement des passagers et des marchandises offrait beaucoup de difficultés, et qu'il était très coûteux et parfois presqu'impossible, il fut décidé de construire un quai, et, en 1913-1914, la somme de $881.95 a été dépensée en ouvrage à la journée pour ériger un quai à pile et travée, de 96 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, se prolongeant jusqu'à une profondeur de 9 pieds à la marée basse.

Pendant l'exercice financier, se terminant le 31 mars 1915, on a dépensé $91.52 pour construire un hangar à marchandises de 10 x 12 pieds, à l'extrémité du large du quai.

VOGLERS-COVE.

Voglers-Cove, comté de Lunenburg, est le nom d'une pêcherie et d'une localité agricole qui compte environ 160 âmes. Ce lieu est situé à 15 milles à l'ouest de l'embouchure de La Have.

En 1909-10, on a dépensé la somme de $1,655.98 pour commencer la construction d'un appontement en encaissement et sur pilotis, et pour l'achat du bois de charpente qu'il faudra employer à l'achèvement de l'ouvrage.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé la somme de $1,111.94 pour achever l'appontement dont la longueur d'une extrémité à l'autre, est de 250 pieds et la largeur de 25 pieds. La partie de l'ouvrage sur une longueur de 50 pieds, à partir du rivage, a été établie en pierres et en terre, les 100 pieds suivants sont en caissons et travées, et les 100 pieds extérieurs ont été construits sur des pilotis. L'appontement a de 7 à 21 pieds de hauteur et la profondeur d'eau est de 11 pieds à l'extrémité du large, aux marées basses ordinaires du printemps.

Au cours de 1914-15, on a dépensé $1,057.88 pour acheter les matériaux destinés à la construction d'un brise-lames et d'un débarcadère, à environ 1 mille du quai actuel; ils seront construits l'année prochaine.

WALTON.

Walton, comté de Hants, est un village ayant un bureau de poste et est situé sur le Bassin des Mines, à 15 milles de la gare de Scotch Village sur l'embranchement de Midland du chemin de fer Dominion Atlantic. Population, environ 500 âmes. L'industrie la plus importante est l'expédition du gypse; environ 35,000 tonnes sont exportées annuellement aux Etats-Unis. On expédie de 2 à 5 millions de pieds de bois annuellement.

Brise-lames.

En 1891, le ministère construisit, pour protéger le havre, un môle qui a coûté, à l'entreprise, la somme de $6,170. L'ouvrage a 250 pieds de longueur, 22 pieds de largeur au sommet et 28 pieds de hauteur à l'extrémité du large, où il y a une profondeur d'eau de 24 pieds aux grandes marées.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $176.19 pour réparer la tête de l'ouvrage qui avait été abordée par un remorqueur et endommagée.

Pendant l'exercice financier de 1913-14, la somme de $1,000 a été dépensée en réparations générales au brise-lames.

Pendant l'exercice financier de 1914-15, on a dépensé la somme de $300.01 pour des réparations. On a posé des nouvelles défenses et des madriers sur le plancher et reconstruit une partie du parapet.

L'ouvrage a été commencé le 6 juillet et terminé le 22 septembre 1914.

Quai.

En 1913-14, on a construit un quai à piles et travées, en vertu d'un contrat de $14,400 adjugé à Albert Parsons.

Pendant 1914-15, M. Parsons termina son contrat et on lui paya le montant supplémentaire de $250 pour construire et niveler les abords du quai, ces travaux n'étant pas inclus dans son contrat.

La structure est en piles et travées; les piles ont 25 x 20 pieds et sont reliées par des travées de 10 pieds. La longueur totale du quai est de 390 pieds, sur une largeur de 25 pieds et une hauteur moyenne de 24 pieds. Un poste d'amarrage pour les vaisseaux a été construit, de 250 pieds de longueur par 50 pieds de largeur; il est construit en billots équarris de 12 pouces boulonnés au roc afin de ne pas causer aucun frottement sur les vaisseaux amarrés au quai.

Coût total de ces travaux, $14,650.

WESTERN-HEAD.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé $192.54 pour faire de petites réparations aux travaux. A l'extrémité du brise-lames, quelques pierres avaient été dérangées et il y avait un grand trou qu'on a rempli, il y a quelques années, avec des pièces de bois. Ce bois se détériora et, dans le printemps de 1914, dans une grosse tempête, il fut emporté. Pendant l'exercice financier dernier, on a rempli ce trou avec du béton. L'ouvrage a été commencé le 9 septembre et terminé le 30 septembre 1914.

Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes-mers, 4½ pieds.

WEST-HEAD.

Cette pointe de terre est la partie la plus à l'ouest de l'île Cap-Sable et est située à environ 2 milles de Clarks-Harbour. Cet endroit est à l'extrémité sud-ouest du passage Barrington et est un centre de pêche important. Pendant l'exercice dernier, on a dépensé $699.98 pour achever le prolongement décrit dans le rapport de 1914. L'ouvrage a été commencé le 18 septembre et terminé le 31 octobre 1914. Le parapet sur le sommet du quai est construit de pièces de bois de 12 pouces carrés, à 6 pieds au-dessus du sommet du quai et sur les faces extérieures et est supporté par des pilotis de 14 pieds de longueur, à tous les 5 pieds de la longueur. Ces pilotis ont été boulonnés au barrage et au quai. Le prolongement, qui a 20 pieds par 40 pieds, est en caisson continu, construit fortement en bois rond. Les billots étaient gros et lourds, une grande quantité de fer a été employée pour les assujettir, et le tout a été rempli de lest jusqu'aux soliveaux de plancher. Les grandes marées montent de 12 pieds; les mortes-mers, 9 pieds.

WEST-PORT-JOLI.

West-Port-Joli est situé en face du havre de Port-Joli, à environ 2½ milles au sud-ouest de Port-Joli proprement dit, et à environ 16 milles au sud-ouest de la ville de Liverpool. C'est une station de pêche dont se servent environ 75 à 100 pêcheurs, qui demeurent dans les régions environnantes, et on y a construit un môle dans le but d'encourager et de développer l'industrie de la pêche; car cette côte est exposée à toutes les tempêtes qui viennent de l'est et du sud-est.

Pendant l'exercice 1908-9, on a dépensé environ $3,000 pour commencer la construction d'un brise-lames. En 1910-11, une somme additionnelle d'environ $2,000 a été dépensée pour construire un prolongement à ces travaux.

Au cours du dernier exercice, on a dépensé $2,986.62 sur ces travaux. L'ouvrage a été commencé le 7 août 1914 et terminé le 17 octobre 1914. On se proposa de construire un prolongement de 100 pieds mais on n'en a construit que 66 pieds, tandis que le vieux brise-lames a été lambrissé avec des billots de 7 pouces, sur les deux côtés continus. Actuellement, le brise-lames consiste en un banc de roche, de 105 pieds de longueur, 24 pieds de largeur au sommet, et en un caisson continu de 404 pieds de longueur et 21 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Ce caisson a une largeur

moyenne de 20 pieds. Il est en billots ronds, bien rempli de lest et muni de défenses, le tout solidement assujetti.

Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes-mers, 9 pieds.

WEST-WOODS-HARBOUR.

West-Woods-Harbour, comté de Shelburne, est un petit village d'environ 200 habitants, situé à environ deux milles à l'ouest de Middle-Woods-Harbour. Les habitants gagnent leur vie dans l'industrie du homard et ils ont besoin d'un abri et d'un endroit pour leur bateaux.

Il y a environ 11 ans, le ministère construisit un petit quai, et pendant le dernier exercice financier, ce quai a été prolongé. Le nombre de bateaux avait augmenté et plus d'abri était absolument nécessaire. Pendant l'exercice, on a dépensé $2,984.26 pour ces travaux qui ont été commencés le 12 septembre et terminés le 30 novembre 1914.

Le vieux quai avait 88 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au sommet, à l'exception de la tête qui avait 40 pieds de largeur. Afin d'assurer une plus grande protection et d'augmenter l'espace du plancher, la partie extérieure de la tête, de 20 x 20 pieds, fut enlevée. On construisit un prolongement de 30 pieds sur une largeur de 20 pieds; on le prolongea ensuite vers le haut du havre sur une longueur de 20 pieds, et en revenant sur une distance de 40 pieds donnant aux vingt derniers pieds une largeur de 80 pieds. A l'extrémité du large, il y a 20 pieds de hauteur; la longueur totale est de 138 pieds. A l'exception des deux caissons du bout du large, tous les travaux ont été achevés. Ces caissons doivent avoir plus de lest et devront être finis au sommet, mais comme ils ne nuisent pas à l'usage du quai, actuellement, ces travaux ne sont pas urgents.

Les grandes marées montent de 10 pieds; les mortes-mers 7 pieds.

WHITEHEAD.

Whitehead, comté de Guysborough, est un établissement de pêcheurs sur la côte ouest de White-Haven, un beau havre au sud de la Nouvelle-Ecosse, à environ quatorze milles à l'ouest du port de Canso.

Le quai public en cet endroit, achevé en 1906, a 168 pieds de longueur et atteint une profondeur de 16 pieds à mer basse. Les grandes marées montent de 6·6 pieds. Ce quai est à piles et travées, de 20 pieds de longueur; il a deux blocs centraux, de 20 pieds de longueur chacun, et un bloc extérieur formant un T, de 20 pieds, en ligne avec les travaux, et de 60 pieds de largeur. Ces massifs sont construits en bois indigène et sont reliés par des travées.

En 1906, on a construit un entrepôt de 18 par 30 pieds, sur une fondation séparée, au côté sud de l'extrémité intérieure, et en 1907-08, on a construit un hangar, de 10 par 16 pieds, sur le côté sud de la partie en " T ".

Pendant l'exercice 1914-15, on a dépensé le montant de $10 pour réparer l'entrepôt, y compris le renouvellement des vitres brisées, des bardeaux et des pentures et de la serrure du hangar.

L'ouvrage a été fait en février.

WHITE-POINT.

Ces travaux ont été en partie construits en 1913-14. Pendant la dernière saison, on a dépensé $417.67 pour faire certaines réparations. L'ouvrage a été commencé le 7 septembre et terminé le 6 octobre 1914.

WHITEWATERS.

Whitewaters, comté de King, est un petit village de 200 habitants environ qui s'occupent de l'agriculture et de l'industrie du bois de construction; il est situé sur le côté ouest du bassin des Mines, à environ trois quarts de mille au sud du cap Blomidon, et à dix milles au nord-est du village de Canning.

En 1897-1898, le ministère a construit un quai public en ce lieu, à la journée, pour le prix de $3,999.08. L'ouvrage a 285 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et il est pourvu d'une aile de 35 pieds de longueur à l'extrémité du large, où l'on trouve une profondeur d'eau de 7 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. Il y a 17 pieds d'eau.

Le quai est construit à piles et travées. Les blocs sont en caisson solide de 19 pieds de longueur dans la structure principale; les travées ont 14 pieds d'ouverture.

En 1901 et 1913, on a dépensé quelques sommes dont on trouvera tous les détails dans le rapport annuel de 1912-13.

En 1913-1914, la somme de $149 a été dépensée pour la construction d'un petit caisson afin de protéger les abords du brise-lames près du rivage. Ce caisson a 20 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 13 pieds de hauteur.

En 1914-15, la somme de $25 a été dépensée pour réparer le plancher du quai.

WHYCOCOMAGH.

Whycocomagh, comté d'Inverness, est un village de la côte nord de la baie du même nom, à l'extrémité du chenal Saint-Patrice, l'un des bras du lac Bras-d'Or.

En 1897-1898, on y a acheté un quai particulier, ainsi qu'un entrepôt et le chemin d'accès du quai entre celui-ci et la route publique. En 1898-1899 et 1899-1900, on a réparé et prolongé cet ouvrage. Le quai avait alors 228 pieds de long, il est en pierre sur une longueur de 144 pieds, 21 pieds de largeur et est en pilotis sur une longueur de 84 pieds; cet ouvrage en pilotis a 25 pieds de largeur sur une longueur de 59 pieds, et 60 pieds de largeur sur une longueur de 24 pieds à son extrémité vers le large. L'ouvrage en pilotis a été établi sur les restes d'un ancien quai à piles et travées.

Pendant 1902-3-4-5 et 1907-1908, les dépenses ont été faites pour de légères réparations au quai, à l'entrepôt et à l'abord.

Pendant l'exercice 1910-1911 on a dépensé $2,398.11 pour l'achèvement presqu'au complet de la tête du quai, établie sur pilotis, de forme triangulaire, et qui a 78 pieds de long sur la face du chenal et 83 pieds en continuation de l'ouvrage, et pour renouveler de plus un musoir sur pilotis qui était dans un état délabré. La profondeur d'eau le long de la face du chenal est de 12½ pieds au niveau des basses eaux du lac.

En 1911-12, on a dépensé $565.90, en ouvrage à la journée, pour compléter les travaux en voie de progrès durant l'année précédente. L'ouvrage consista à poser environ 2,000 pieds de madriers sur le plancher, 18 défenses en pilotis, 2 poteaux d'amarrage et 3,000 pieds m.p. de bois pour des blocs.

En 1913-14, la somme de $522,80 a été dépensée pour réparer la chaussée d'accès en pierre, le vieil entrepôt, et pour construire un petit hangar à marchandises, de 10 x 12 pieds, à l'extrémité du quai. On a aussi construit, sur le côté ouest de l'extrémité intérieure du quai, un débarcadère pour les yachts à moteur, et pendant 1914-15, on a dépensé $16.20 pour réparer les fenêtres et les vitres du vieil entrepôt.

Dragage.

La profondeur d'eau en avant du quai ayant été trouvée insuffisante pour les besoins du port, il fut décidé de l'approfondir à 13 pieds, à mer basse, sur une longueur et une largeur de 100 pieds, et de creuser un bassin de 300 par 300 pieds, avec un chenal de 400 pieds de longueur par 100 pieds de largeur. Un contrat fut accordé à la *Atlantic Dredging Co., Ltd.*, de Louisbourg, pour le dragage de 27,000 verges cubes, mesure de chaland, à 19 cents par verge.

Le 25 septembre 1913, la drague *Pepperell* commença le travail et le termina le 6 novembre suivant, après le dragage de 27,058 verges cubes de vase, au coût de $5,141.02. On découvrit l'existence d'un banc à l'extérieur du chenal dragué, où il y avait moins de 13 pieds d'eau à mer basse, et un marché fut fait avec la *Atlantic Dredging Co.*, pour un prolongement du chenal de 13 pieds à mer basse, sur une distance de 700 pieds, ce qui nécessitait le dragage de 11,800 verges cubes, mesure de chaland.

La compagnie reprit les travaux le 21 novembre et les discontinua le 19 décembre 1913, après qu'on eut enlevé la quantité convenue, mais l'ouvrage n'était pas tout à fait terminé. L'ouvrage a dû être suspendu à cause de la glace.

Le 7 août 1914, on reprit l'ouvrage, selon le contrat, et on le continua jusqu'au 12 août, lors qu'il fut terminé d'une manière satisfaisante. Durant ce temps, on a enlevé 760 verges cubes de vase, mesure prise sur les chalands.

Le montant total payé aux entrepreneurs est $7,098.40, comme suit:—

Pendant 1913-14, 36,600 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 19 cents..................................	$ 6,954 00
Pendant 1914-15, 760 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 10 cents..................................	144 40
	$ 7,098 40

La quantité totale de déblais dragués, par ce contrat, est 37,360 verges cubes, mesure prise sur les chalands. Le facteur d'expansion est 16·4 pour 100.

WILLOW-COVE.

Willow-Cove, comté de Queens, se trouve à environ 2 milles au sud-ouest de Port-Mouton. C'est une petite anse fréquentée par les pêcheurs. Pendant la saison du homard, 14 bateaux à gazoline en font leur base d'opérations. Sur le côté nord il y a une homarderie. Des récifs en ferment presque l'entrée; ils s'étendent de chaque côté vers le chenal, et il y a le long du chenal plusieurs gros rochers isolés. Ceux-ci ont été enlevés, et on a creusé un chenal à travers la roche de 60 pieds de largeur et jusqu'à une profondeur de 6 pieds à mer basse des grandes marées ordinaires. Une équipe de trois scaphandriers, munis d'appareils pneumatiques ont été engagés au taux de $90 par jour, pour exécuter ces travaux. Ils avaient le steamer *Coast Guard* avec un équipage de neuf hommes, y compris les plongeurs eux-mêmes. L'ouvrage a été fait d'une manière satisfaisante.

Pendant les travaux, ils enlevèrent 989 tonnes de pierre, consistant surtout en roche basaltique bleue contenant beaucoup de gneiss. Comme cet endroit est situé pour ainsi dire sur la ligne séparant la couche géologique de granit de celle de diabase, dans la Nouvelle-Ecosse, on y trouve surtout ces deux sortes de minerais. Comme cette roche est lourde, 13 pieds carrés pèsent une tonne environ; on calcula ainsi le poids de la roche enlevée. On enleva 476⅓ verges cubes; le coût par verge cube était $6.29, soit $3.03 la tonne. L'ouvrage a été commencé le 17 novembre et terminé le 22 février 1915.

Les grandes marées montent de 6½ pieds; les mortes-mers, de 4½ pieds.

WINDSOR.

Windsor, comté de Hants, a une population de 4,500 habitants et est situé au fond du Bassin des Mines, sur la rivière Avon. C'est le terminus de la ligne du chemin de fer *Dominion Atlantic*, à 46 milles au nord-ouest de Halifax. Aux environs de Windsor se trouvent d'importantes carrières, d'où l'on extrait pour l'expédition aux Etats-Unis environ 120,000 tonnes de gypse annuellement. On expédie de plus annuellement par la voie de mer, de deux à trois millions de pieds de bois de charpente m.p.

Barrage divergent.

Jusqu'en 1890, les quais de Windsor étaient, pour ainsi dire, exempts de vase, et aux hautes eaux, de grands navires pouvaient y accoster et décharger leurs marchandises, ou prendre leur cargaison. Mais, depuis quelques années, le vase s'est accumulée le long des quais, dû à la construction du nouveau pont public.

Dans le but de curer le port de Windsor, et de le débarrasser de la vase qui s'y est accumulée, en 1897-08, le ministère commença la construction d'un barrage divergent qui est construit en caisson, rempli de lest et reposant sur des matelas de fascines. En 1900-01, on a dépensé $2,173.74 pour achever l'ouvrage, lui donnant une longueur de 600 pieds.

Pendant l'exercice 1901-02, le ministère a dépensé $2,725.92 pour prolonger cet ouvrage sur une longueur de 100 pieds, et pour le réparer. En 1903-04, on a dépensé $98.71, pour remplacer en partie le revêtement en bois, et en 1904-05, on a dépensé $53.07 pour remplacer certaines parties du lambrissage.

En 1908-09, on a dépensé $400 pour prolonger et réparer l'extrémité du large des travaux.

Vieux quai.

Entre 1854 et 1860, le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse, fit construire à Windsor un quai en encaissement, dans le but d'aider le trafic du chemin de fer d'Halifax à Windsor que l'on appelait alors Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse. Depuis la Confédération, époque à laquelle ce chemin de fer passa sous le contrôle du gouvernement fédéral, ce quai a été entretenu par le ministère des Chemins de fer.

Pendant l'exercice 1907-08, le ministère a dépensé $6,174.07 (y compris $2,680 payés au ministère des Chemins de fer, qui s'était chargé du transport par train de la terre de remplage) pour reconstruire, sur 5 pieds de hauteur, la superstructure du quai afin d'améliorer les abords et les rendre plus utiles, on a couvert avec de la terre et du gravier, un demi-acre du terrain bas, en arrière des travaux pour le mettre de niveau avec les travaux. En 1908-09, on a dépensé $5,046.22 pour enlever, au moyen de dragage à la main, la vase qui était en avant du quai. Pendant 1910-11, on a dépensé $2,538 pour enlever 3,975 verges cubes de vase, en avant du quai.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $382.62 pour l'achat et la pose de nouvelles cornières de fer et pour la réparation au plancher.

Quai neuf.

Pendant l'exercice financier 1914-15, le ministère a acheté une propriété, y compris un quai et un hangar à charbon de M. E. H. Armstrong, de Windsor, N.-E., au coût de $7,500. Ce quai est situé à environ 150 pieds dans une direction sud, du quai du chemin de fer. Pendant l'année on a dépensé $500.30 pour faire des réparations générales, consistant à démolir le sommet du quai, sur une profondeur de 4 pieds, sur une longueur de 118 pieds et sur toute la largeur de 70 pieds, et à le reconstruire avec des nouveaux matériaux.

L'ouvrage a été commencé le 21 juillet et terminé le 25 août 1914.

Dragage.

Depuis l'exercice 1908-09, on a dû, presque chaque année, faire des dépenses pour faire enlever, à la main, la vase en avant du quai du gouvernement. En 1908-09, on a dépensé le montant de $5,046.22 pour cet ouvrage; en 1910-11, le montant de $2,538; en 1912-13, le montant de $3,000; en 1913-14, le montant de $2,520. La quantité enlevée, chaque année, varie de 3,000 à 5,000 verges cubes.

Pendant la saison de 1914-15, on a adjugé le contrat à M. W. W. Shaw, de Windsor. L'étendue des travaux était de 1.47 acre; la matière enlevée est dure, argileuse et vaseuse. La profondeur moyenne du dragage est 1.3 pied afin de rendre la profon-

deur à 20 pieds du sommet du quai; le but des travaux était d'obtenir une profondeur d'eau suffisante pour les vaisseaux amarrés au quai.

L'ouvrage a été fait avec mesure prise sur place et la quantité enlevée est de 3,083½ verges cubes. Comme l'ouvrage a été fait à la main, on n'a pas employé de dragues. Le taux était de 60 cents la verge cube et les travaux durèrent du 15 juin au 23 juillet et du 22 octobre au 28 novembre.

YARMOUTH.

La position du havre de Yarmouth, comté de Yarmouth, est par N.-E.E. et S.-S.-O. (vraie), et depuis les quais d'en haut jusqu'à l'embouchure de la rivière, il a presque 4 milles de longueur. A la moitié environ de sa longueur et sur une distance d'environ trois quarts de mille, il est protégé contre les vagues de la baie de Fundy par une barre de gravier et de galets, qui relie le Cap-Fourchu, une île ou plutôt une péninsule, avec Stony-Point, qui marque l'extrémité sud de la terre ferme et constitue le côté ouest du havre.

En 1867, le gouvernement provincial commença la construction d'un ouvrage de protection de la plage à Stony-Point. Entre 1873 et 1875, le ministère des Travaux publics ajouta les 1,000 pieds de construction, pour atteindre Cap-Fourchu. Depuis 1875, le ministère a fait de nombreuses réparations et réfections à cette jetée, dont les détails sont contenus dans le rapport annuel de 1910-11 et de 1912-13.

En 1913-14, la somme de $71.84 a été dépensée pour renouveler environ 1,000 pieds, m.p., de madriers du plancher, et reclouer d'autres madriers.

En 1914-15, on a dépensé le montant de $4,011.98 pour faire une ouverture dans les travaux de protection et pour la protéger sur le côté ouest et sur la face extérieure au moyen d'un éperon, de 60 pieds de longueur, de 21 à 25 pieds de largeur et de 16 à 18 pieds de hauteur; cet ouvrage est en caisson solidement construit. Sur chaque côté de l'ouverture, on a construit un caisson de 22 pieds de long, en travers les travaux, de 10 pieds de largeur par 19 pieds de hauteur. Le côté intérieur (ou du havre) de l'ouverture est protégé par deux petits caissons de 45 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur. On a creusé, à la main, l'ouverture à travers les travaux de protection, pour le passage des bateaux; le creusage est de 60 pieds de longueur, 38 pieds de largeur, à l'extérieur, et de 2 à 8 pieds de profondeur.

Dragage.

En 1914-15, la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.,* de Saint-Jean, N.-B., en vertu d'un contrat spécial, a enlevé 10,096 verges cubes de sable et de vase, mesure prise sur les chalands, à 40 cents la verge, avec leur drague à cuiller *Beacon Bar,* à partir du quai, *Evangéline* qui se trouve en avant du quai du chemin de fer *Dominion Atlantic.* L'ouvrage a été commencé le 3 octobre et terminé le 4 novembre 1914. Les grandes marées montent de 13 pieds.

Le but des travaux était d'améliorer les lieux d'amarrage et d'accostage des steamers venant de Boston.

L'étendue draguée est d'environ 175,000 pieds carrés, soit 550 pieds de longueur par 220 à 450 pieds. On a creusé jusqu'à une profondeur de 20 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées ordinaires.

YOUNGS-COVE.

Youngs-Cove, comté d'Annapolis, est un petit établissement d'environ 100 habitants qui s'occupent de pêche et d'agriculture. Il est situé sur la baie de Fundy, à environ 2½ milles au sud-ouest de Hampton.

En 1914-15, le montant de $3,984.97 a été dépensé pour construire un brise-lames pour protéger les bateaux de pêche. L'ouvrage, en caisson solide, a 180 pieds

de longueur, de 20 à 25 pieds de largeur et de 6 à 20 pieds de hauteur. Il n'est pas encore tout à fait fini et $200 seront requis pour l'achever.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ALBERTON.

Le quai d'Alberton, comté de Prince, est situé sur la côte nord-est de l'île, dans le port de Cascumpeque. Cet endroit est à environ 55 milles de Summerside, par chemin de fer, et le plus important du comté de Prince au point de vue du trafic maritime. Comme il n'y a que trois quais dans cette place, à savoir: le quai (privé) de J. H. Myrick & Co., le quai du chemin de fer et le quai Alberton, le besoin de plus grandes facilités pour expédier le trafic s'est fait d'autant plus sentir que le gouvernement local n'a fait aucune réparation au quai d'Alberton. Ce quai est en forme de "T"; il comprend une structure de 20 pieds de largeur par 463 pieds de longueur et une tête de 122 pieds de longueur par environ 30 pieds de largeur.

Pendant le présent exercice financier, ce quai a été transféré au ministère par le gouvernement local, et sa reconstruction (estimée à $5,000) a été commencée. Cependant, à cause de certaines difficultés pour se procurer les matériaux convenables, les travaux ont été retardés jusqu'au 21 octobre, et lors de la suspension de l'ouvrage, le 21 janvier, le corps du quai avait été pratiquement reconstruit sur une longueur de 396 pieds; on avait dépensé $1,983.07.

Cette partie du quai, comprenant auparavant un certain nombre de piles et de travées, a été solidement construite, à l'exception des deux travées extérieures; la substructure est en bois rond et la superstructure est en bois carré, le tout rempli de lest, et ayant une chaussée en pierre concassée et en gravier; à tous les 10 pieds les côtés sont protégés par des défenses en pilotis.

ANNANDALE.

Annandale est situé sur le côté nord de Grande-Rivière, près de son entrée dans la baie Boughton. Cette rivière est navigable pour les grands vaisseaux jusqu'à une distance de 4 milles en haut d'Annandale, et de 7 milles pour les petits vaisseaux; elle traverse un district agricole très fertile et offre beaucoup de facilités au transport des produits de cette région. Depuis quelques années, on a remarqué que la profondeur de l'eau avait considérablement diminué sur la "Batture de Sable", située à un mille de l'entrée de la rivière, où il y avait ordinairement une profondeur de 4 à 6 pieds à l'eau basse des grandes marées, cet obstacle empêchant les gros vaisseaux de se rendre à Annandale.

Pour faciliter l'écoulement des produits de la ferme pendant l'automne dernier, des instructions ont été données, le 1er octobre, de placer sur cette batture la drague *Montague* afin d'y creuser un passage temporaire pour le temps présent. Le dragage commencé le 7 octobre a été suspendu le 7 novembre, et il y eut beaucoup de retards à cause des tempêtes. Pendant cette période, on a enlevé 6,400 verges cubes de déblais, mesure de chaland, composés principalement de sable durci. On a fait une tranchée de 800 pieds de longueur par une largeur moyenne de 50 pieds à travers la batture. Cette tranchée a été creusée dans la direction des feux d'alignement, passant ainsi aux endroits les plus avantageux de la barre de sable. On a ainsi obtenu une profondeur de 10 pieds à l'eau basse des grandes marées, qui montent ici de 5 pieds.

Au commencement de la saison prochaine, on se propose d'élargir cette coupe, lorsque les conditions de la température seront probablement plus favorables. Bien qu'il puisse se produire de l'éboulement de temps en temps, on a lieu de croire que ce dragage, une fois terminé, sera d'un grand avantage pour les vaisseaux d'un plus fort

tirant d'eau que l'on désirera faire parvenir à Annandale et à d'autres endroits sur la Grande-Rivière.

QUAI DE L'ASILE.

L' "Asile Falconwood", entretenu par le gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard, est situé sur le côté nord de la rivière Est ou Hillsborough, à 1½ mille, par eau, de Charlottetown. Avant 1906, le gouvernement local était obligé de faire charroyer en tombereau 2,100 tonnes de charbon nécessaires au chauffage de l'asile, à partir des quais de Charlottetown, formant une distance excédant 3 milles. Pour obvier à cet inconvénient, un quai fut construit jusqu'à la marque de l'eau basse, et le ministère fit creuser, pendant la même année 1906, depuis le quai jusqu'en eau profonde, un chenal de 750 pieds de longueur par 50 pieds de largeur donnant une profondeur de 6 pieds à l'eau basse des grandes marées, ou 15½ à l'eau haute des grandes marées, qui montent ici de 9½ pieds. Depuis cette époque, il faut nettoyer ce chenal tous les deux ans, parce qu'il est sujet à se remplir pour plusieurs causes, l'éboulement des bords, la croissance d'herbes marines, etc.

Il n'y avait pas eu de dragage fait à cet endroit depuis 1912, lorsque pendant le présent exercice financier la drague *Prince Edward* fut envoyée pour y être mise en opération; mais à cause d'autre ouvrage plus pressant les travaux furent discontinués, et on ne fit du dragage que du 7 août au 20 août 1914. On n'enleva seulement que 4,150 verges cubes de sable et de vase des 9,000 verges cubes de déblais autorisées.

BAY-VIEW.

Le quai de Bay-View, comté de Queen, est situé sur la rivière Hope, près de son entrée dans le côté sud de la baie New-London. Ce quai a 511 pieds de longueur, dont les 105 pieds extérieurs formant la tête ont 35 à 26 pieds de largeur, tandis que les autres 406 pieds, formant les abords du quai, ont une largeur de 20 pieds.

Pendant la présente saison, on a réparé et renforcé les abords et exhaussé la tête du quai. Les travaux commencés le 3 août ont été complétés le 27 octobre. L'ouvrage a consisté à exhausser et renouveler quatre à cinq rangs de pièces de parement sur la tête du quai, à mettre de nouvelles longrines et traversines; les solives de plancher ont été surélevées de 1¾ pied, et on a posé environ 5½ M. m.p. de madriers neufs sur le plancher. Dans les abords du quai on a renouvelé deux rangs de pièces sur une longueur de 100 pieds. De plus, 70 pilotis neufs ont été enfoncés aux endroits requis, et on a renouvelé le couronnement et placé des poteaux d'amarrage. La chaussée sur les abords du quai a été réparée et nivelée au moyen de pierre concassée et de gravier. Le coût des travaux a été de $940.73.

Dragage.

Pour permettre d'aborder au quai en tout temps de la marée, la drague *Montague* du ministère a enlevé 4,800 verges de sable et de vase, mesure de chaland. Ce dragage a été fait du 12 au 30 septembre, faisant une tranchée de 150 pieds de largeur par 350 pieds de longueur, donnant 9 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées, qui montent ici de 3½ pieds.

BAIE-FORTUNE.

Le brise-lames de Baie-Fortune, comté de King, est situé sur le côté est de l'île, à l'entrée de la rivière Fortune, dans la baie Fortune. Cet ouvrage est décrit dans tous ses détails dans le rapport du ministère de 1908.

Pendant le présent exercice financier, on a fait les réparations nécessaires et exhaussé les 400 pieds extérieurs du brise-lames. Deux rangs de pièces de parement en bois carré ont été placés sur la façade le long du chenal, ainsi que des traversines et des longrines. Le brise-lames a été aussi renforcé au moyen de pilotis, et rempli de lest en pierre. Les travaux commencés le 25 août ont été complétés le 10 novembre. Le coût total de l'ouvrage a été de $1,995.87.

BELFAST.

Belfast, comté de Queen, connu aussi sous le nom de quai de Halliday, est situé sur le côté sud de la baie Orwell, à 1 mille environ au nord du village d'Eldon. Sa construction, ses dimensions, etc., sont pleinement décrites dans le rapport du ministère de 1905-06.

Pendant le présent exercice financier, on a fait des travaux à cet endroit, du 23 juin au 21 octobre. Toute la façade extérieure de la tête du quai ou retour a été reconstruite et renforcée au moyen de pilotis de support en bois créosoté, et de moises, le tout fini avec une palée en pilotis jointifs. La façade ouest sur une distance d'environ 60 pieds a été aussi renforcée. Dans une partie considérable de la tête du quai, on a renouvelé le plancher et les solives, la chaussée du quai a été en même temps réparée là où c'était nécessaire au moyen de pierre concassée et de gravier. Le coût total de l'ouvrage a été de $1,902.76.

Dragage.

Pour faciliter le trafic, on a nettoyé les alentours du quai et le bassin d'amarrage à l'extrémité du quai. La drague du ministère *Prince Edward* a été employée à cet effet, elle a enlevé 10,000 verges cubes de vase, mesure de chaland. Le dragage a été fait sur une étendue de plus de 45,000 pieds carrés jusqu'à une profondeur moyenne de 9 pieds à l'eau basse des grandes marées. On a dragué en avant du quai sur une superficie de 160 pieds de largeur par 250 pieds de longueur. Le bassin d'amarrage à l'extrémité est du quai a été aussi nettoyé et élargi jusqu'à 45 pieds sur une longueur de 40 pieds, donnant une profondeur de 10 pieds à l'eau basse.

BELLE-RIVIÈRE.

Dragage.

Le havre de Belle-Rivière, comté de Queen, est situé sur la côte sud de l'île, à environ 4 milles à l'ouest des îles Wood, et à six milles à l'est de l'entrée du havre de Pinette. Ce port avait été aménagé par le gouvernement provincial, plusieurs années avant la confédération et les travaux en ce lieu comportaient deux brise-lames établis de chaque côté de l'entrée et deux petits quais d'embarquement de marchandises à quelque distance à l'intérieur; mais les facilités offertes au trafic étant considérées insuffisantes, le ministère à la demande des expéditeurs, des commerçants et des habitants du district, a construit en ce lieu, en 1912-13, un troisième quai sur la rive nord du havre de Belle-Rivière.

Pendant le présent exercice financier, la petite drague du ministère, *Pownal,* a été employée pour creuser le chenal et les approches du quai jusqu'à une profondeur de 4 pieds, à l'eau basse des grandes marées, qui montent ici de 7 pieds. Le dragage commencé le 22 juin a été complété le 26 octobre, et 15,277 verges cubes (mesure de chaland) de sable, de vase et de cailloux ont été enlevées. A cause du peu de largeur de la tranchée et du manque de profondeur suffisante pour faire flotter la drague à marée basse, il fut nécessaire de jeter pardessus bord 1,725 verges de déblais, mais ces déblais ne furent pas dragués de nouveau. La longueur totale de la tranchée est de 1,070 pieds par une largeur moyenne de 45 pieds; cette tranchée se prolonge environ 250 pieds au delà du brise-lames ouest.

A cause de la nature peu stable des substances draguées, on doit s'attendre à ce qu'il se fasse du remplissage, mais tout de même l'amélioration de ce chenal sera d'un grand avantage pour les nombreux vaisseaux et petits bateaux qui fréquentent ce havre.

BONSHAW.

Bonshaw est situé à la tête de la navigation pour les petits bateaux sur la rivière Ouest, environ 15 milles à l'ouest de Charlottetown. La présence de bois foudrier, de

souches, de racines, de billots, de dosses, etc., a toujours été un grand obstacle à la navigation dans cette rivière. Afin d'y remédier, on a dépensé, pendant l'automne de 1913, la somme de $367.57 pour enlever ces obstructions dans le chenal. Ce travail paraissant donner de bons résultats, on a continué, pendant le présent exercice financier, le nettoyage de ce cours d'eau, lorsque la marée et la température le permettait, à partir du 6 septembre jusqu'au 3 novembre. On a enlevé 967 pièces de bois, souches, etc., et les dépenses se sont élevées au montant de $252.51.

CARDIGAN, RIVIÈRE.

Dragage.

Le village de Cardigan-Bridge, comté de King, est situé à la tête de la navigation sur la rivière Cardigan. En cet endroit se trouvent les quais d'où l'on expédie le surplus des produits de la ferme des districts environnants. En partant du quai du gouvernement fédéral, connu sous le nom du quai de la *Pointe-Lewis,* à un mille en aval du pont, le chenal est étroit et tortueux, et en certains endroits des battures s'avancent en pointes, de sorte que l'accès aux quais est difficile pour les gros vaisseaux. La drague *Montague* du ministère a été mise en opération pour améliorer ce chenal, en 1913. On a enlevé 8,300 verges cubes (mesure de chaland) de vase et de sable.

Pour continuer l'amélioration de cette rivière, la même drague a été employée du 16 novembre au 9 décembre du présent exercice financier. Pendant cette période de temps on a enlevé 14,000 verges cubes (mesure de chaland) de vase et de glaise, pour élargir davantage le chenal de la rivière de chaque côté, entre la Pointe-Lewis et le quai McDonald sur une longueur de 1,200 pieds. Un bassin d'amarrage et de virage pour les vaisseaux a été creusé près du côté est du quai McKenzie. Le dragage a été fait jusqu'à 12 pieds, à l'eau basse des grandes marées. Dans le creusage du bassin, etc., au quai McKenzie, il a fallu jeter pardessus bord 600 verges cubes de déblais, mais ils n'ont pas été ensuite dragués de nouveau.

CARDIGAN-SUD.

Cardigan-River (sud), comté de King, est situé sur le côté sud de la rivière Cardigan, à une petite distance en haut de son entrée dans la baie de Cardigan, et à 1½ mille au nord de Georgetown par terre, ou 6 milles par eau. Le quai de cet endroit fut d'abord construit par le gouvernement provincial, il y a plusieurs années, et lorsqu'il fut devenu hors de service, on le transféra au gouvernement fédéral. Le 28 octobre 1913, le ministère a adjugé un contrat, au montant de $9,637, à *l'Annandale Lumber Co., Ltd.,* pour construire le quai actuel sur une longueur de 315 pieds, avec une tête de quai, de 40 x 70 pieds et deux piles de direction du courant, chacune de 90 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; le tout étant construit sur une fondation en bois rond et avec une superstructure en bois carré à parements jointifs, bien rempli de lest. La tête du quai est pourvue de solives recouvertes d'un plancher en madriers; et l'on y a construit une rampe convenable et un plan incliné où vient accoster le bateau à vapeur qui fait la traverse.

Dragage.

Les fondations des piles de direction du courant ont été préparées par la drague *Montague,* dans l'automne de 1913, on a enlevé environ 8,300 verges cubes de vase et de sable.

Pour permettre aux vaisseaux d'arriver plus facilement au quai et aussi creuser un bassin d'amarrage sur le côté ouest du quai, la même drague, pendant la saison dernière, a été employée du 16 juin au 9 juillet, et du 13 au 14 juillet. On a enlevé 10,100 verges cubes (mesure de chaland) de sable durci pour faire un bassin d'amarrage, de 90 pieds de longueur par 50 pieds de largeur, le long de l'extrémité extérieure

de la pile ouest, et pour nettoyer les alentours du quai sur une longueur de 250 pieds par une largeur moyenne de 150 pieds jusqu'à une profondeur de 8 pieds à l'eau basse des grandes marées.

CHARLOTTETOWN.

Dragage.

Charlottetown, comté de Queen, est la capitale de la province de l'Ile-du-Prince-Edouard; sa population est d'environ 12,000 habitants. Cette ville est située sur le côté nord de la rivière de l'Est ou Hillsborough, près de sa jonction avec les rivières du Nord et de l'Ouest, formant ainsi un des ports les plus beaux et les plus sûrs de l'Amérique du Nord, dans lequel peuvent ancrer les plus gros vaisseaux en nombre considérable. A la suite de requêtes présentées au ministère démontrant les retards et la perte de temps éprouvés par les vaisseaux à cause du manque d'un *Marine Slip* dans le port pour les réparer, on a fait un arpentage et un emplacement a été choisi comme étant le mieux situé pour le but proposé; le tout est décrit en détail dans le rapport du ministère, de 1913-14.

Le contrat pour draguer les approches et l'assise de ce *Slip* fut adjugé à M. V. T. Bertram, de Toronto, le 23 mars 1914; par ce contrat on devait enlever 130,000 verges cubes (mesure sur place) de sable et de vase, au prix de 28 cents par verge cube. Les travaux ne commencèrent pas avant le 16 octobre, date de la mise en opération de la drague *McDougall* jusqu'au 14 novembre, alors que l'ouvrage fut suspendu. On avait enlevé en tout 30,886 verges cubes (mesure sur place) de déblais, et 2,850 verges cubes furent jetées par-dessus bord. La drague *Edmund Hall* prit ensuite l'ouvrage et le continua jusqu'au 15 décembre, date à laquelle on arrêta le dragage pour la saison à cause des glaces accumulées dans le havre.

La quantité totale de déblais enlevée par ces deux dragues était de 48,770 verges cubes (mesure sur place), laissant une balance sous contrat de 81,230 verges cubes à draguer durant la saison suivante. Le coût des travaux alors exécutés était de $15,212.75 dépensés comme suit: 48,770 verges cubes de déblais, à 28 cents, prix du contrat, dont 4,204 verges cubes jetées par-dessus bord, à 18⅜ cents par verge, plus le remorquage de 44,269·7 verges cubes en sus de la distance convenue, à 1 cent par verge et l'inspection, donnant $329.70.

La superficie draguée, s'étendant principalement aux approches du *Marine Slip* proposé, avait une longueur de 520 pieds par une largeur moyenne de 250 pieds, devant avoir une profondeur de 20 pieds à marée basse. Lorsque l'ouvrage fut suspendu on avait atteint une profondeur de 17 pieds. On avait fait aussi une petite partie du dragage jusqu'au roc pour préparer les fondations du *Marine Slip*.

Après son hivernement à Charlottetown et les réparations nécessaires, la drague *Prince Edward* fut mise en opération le 20 juin au "Queen's Dock", situé immédiatement entre le quai de MM. Buntain, Bell & Co., et celui de M. Charles Lyons. L'ouvrage complété le 5 août comprenait l'enlèvement de 12,300 verges cubes (mesure de chaland) de vase molle et d'argile, formant un bassin entre les deux quais, de 400 pieds de longueur avec une largeur moyenne de 60 pieds; les premiers 200 pieds ayant 15 pieds de profondeur à mer basse, et le reste variant de 15 à 7 pieds de profondeur à l'eau basse. Les grandes marées montent de 9½ pieds.

CHINA-POINT.

Le quai de China-Point, comté de Queen, est situé sur le côté ouest de la rivière Orwell, près de son entrée dans la baie Orwell. Premièrement construit par le gouvernement provincial, ce quai fut transféré sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884. Ses dimensions, etc., sont décrites dans le rapport annuel de 1912-13.

Pendant la présente année, quelques petites réparations ont été faites aux solives, au plancher de la travée extérieure et de la tête du quai. On a aussi placé de la glaise

dans la chaussée des abords du quai. Les travaux commencés le 19 juin ont été complétés le 26 août.

Dépenses, $253.21.

CLIFTON.

Le quai de Clifton, comté de Queen, est situé sur le côté sud de la rivière sud-ouest, à 2½ milles de son entrée dans le havre de New-London, et immédiatement en aval du pont public, qui traverse la rivière à cet endroit.

Ce quai a une longueur de 260 pieds, le corps du quai ayant 200 pieds de longueur par 20 pieds de largeur. En premier lieu cette partie se composait d'une série de piles et travées, mais depuis ces dernières ont été remplies en bois rond.

Pendant la dernière saison, la tête du quai, ayant une longueur de 60 pieds et 25 pieds de largeur, fut reconstruite après avoir été considérablement endommagée par les tempêtes d'automne, etc.; on a aussi reconstruit les façades des abords du quai.

Les travaux commencés le 29 juin ont été complétés d'une manière satisfaisante le 31 octobre.

Dépenses, $1,135.67.

COVE-HEAD.

Le port de Cove-Head, comté de Queen, est situé sur la côte nord de l'île, à mi-chemin entre le havre de Rustico à l'ouest et le port de Tracadie à l'est. Cette place est très bien décrite dans le rapport annuel de 1912-13.

Pendant ces quelques dernières années, un petit chenal s'étant frayé un chemin autour de l'extrémité du barrage de déviation en gagnant vers l'est en dehors du chenal principal, il fut décidé de prolonger le barrage afin de garder toute l'eau dans un seul chenal et de tirer tout le bénéfice possible de cet affouillement.

Ce prolongement a été commencé le 1er septembre 1914, sur une longueur de 96 pieds par 15 pieds de largeur au sommet. Cette structure est en caisson de bois rond, complètement remplie de lest et recouverte d'un plancher, l'extrémité extérieure est protégée par une palée en pilotis jointifs. Les travaux ont été complétés d'une manière satisfaisante le 19 novembre.

La dépense totale pendant l'exercice financier a été de $2,502.50.

FRANKLIN-POINT.

Franklin-Point se trouve en dedans du havre de Charlottetown sur la rive ouest de la rivière du Nord près de son confluent avec la rivière de l'Est ou Hillsborough et la rivière de l'Ouest.

Pour offrir des facilités de transport aux habitants qui occupent les emplacements riverains 30, 31 et 32, et ceux de la partie sud-ouest du comté de Queen, on passa un marché le 5 décembre 1912 avec MM. Harvey D. McEwen, Kimble Coffin et Kimble A. Webster, leur accordant la construction d'un quai pour le bateau de la traverse et pour l'expédition des marchandises.

Les travaux commencés le 8 mai 1913 furent achevés le 8 septembre 1914.

Ce quai, tel que construit, a une longueur de 658 pieds et s'étend jusqu'à une profondeur de 10 pieds à l'eau basse des grandes marées; mais il a fallu faire du dragage pour se procurer des bassins d'amarrage sur les côtés du quai, et un bassin particulier pour le bateau traversier.

Pendant la dernière saison, du 13 au 23 novembre et le 1er décembre, la drague du ministère, *Prince-Edward* a enlevé 1,050 verges cubes (mesure de chaland) de sable et de glaise pour creuser un bassin entre les deux piles de direction pour y loger le bateau traversier, ce bassin a une profondeur de 8 pieds à l'eau basse des grandes marées. L'année prochaine, on se propose de creuser les autres bassins d'amarrage. A cause du peu de largeur du "dock" et pour faire l'ouvrage plus promptement, il a été nécessaire de jeter par-dessus bord 400 verges cubes de déblais, qui ont été déposés

à la main sur les côtés des piles de direction. La superficie draguée mesure 100 pieds de longueur par une largeur moyenne de 50 pieds.

Il ne sera plus nécessaire de faire d'autre dragage dans le " dock ". La différence entre les levés du site et le mesurage fait sur les chalands est de 1 à 1.31.

Les grandes marées montent de 9½ pieds.

RIVIÈRE DES FRANÇAIS (FRENCH RIVER).

La rivière des Français a son embouchure sur le côté ouest, tout près de l'entrée de la baie New-London, qui est située sur la côte nord de l'île. La rivière est navigable sur une distance d'environ un mille à partir de son embouchure. En 1913, le ministère a reconstruit un vieux quai situé à la tête de la navigation sur la rivière, qui était connu sous le nom de " Quai Simpson ". Cette propriété avait été achetée par le ministère pour la somme de $300. Les travaux de reconstruction ont été décrits dans le rapport de l'année 1913-14. Au cours de la saison, la drague du ministère *Montague* a été employée pour agrandir le bassin de virage et pour creuser des bassins d'amarrage près du quai. Les travaux furent commencés le 7 août et terminés le 15 du même mois; 4,200 verges cubes de sable et de vase furent enlevées. Comme l'eau n'était pas assez profonde pour permettre à l'outillage de flotter librement, on dut jeter par-dessus bord 1,200 verges cubes de déblais, dont la moitié fut ensuite reprise et transportée ailleurs par les chalands. Le bassin d'amarrage sur le côté est du quai a une largeur de 80 pieds et une longueur de 90 pieds, avec une profondeur de 9 pieds, à l'eau basse des grandes marées, au bout extérieur; cette profondeur va en diminuant graduellement jusqu'à 5 pieds au bout opposé. Le bassin du côté ouest a une longueur de 90 pieds et une largeur moyenne de 60 pieds, avec une profondeur de 9 pieds aux basses eaux.

On a agrandi et amélioré les abords du quai, sur le côté ouest du chenal, en y creusant une tranchée de 350 pieds de longueur, et de 60 pieds de largeur, donnant une profondeur de 9 pieds à l'eau basse des grandes marées.

La drague se rendit ensuite à l'embouchure de la rivière et, le 17 août, commença le travail pour élargir, redresser et approfondir le chenal d'entrée. L'ouvrage fut terminé le 28 août; on avait dragué un chenal de 1,200 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 9 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées, ce qui avait nécessité l'enlèvement de 10,200 verges cubes de sable et de vase.

GRAHAM'S-POND.

Graham's-Pond, comté de King, est situé sur la côte est de l'île, à environ 5 milles au sud-est de l'entrée de la baie de Cardigan et à la même distance au nord du havre de Murray.

L'étang (*Pond*) et les travaux du havre ont été décrits dans les rapports de 1907-08-09 et 1912-13. Au cours des dernières années, les ouvrages, qui étaient de construction légère et peu dispendieuse, ont été presqu'entièrement reconstruits. Cette année on a terminé la reconstruction des quais et on les a remis en bon état. Les travaux furent commencés le 15 juillet et terminés le 30 septembre au coût total de $1,491.82.

GRANDE-RIVIÈRE.

Les quais de Grande-Rivière sont situés directement vis-à-vis l'un de l'autre près de l'entrée de la Grande-Rivière, dans la baie de Richmond. Le quai du côté sud se trouve à neuf milles de Summerside, qui est le chef-lieu du comté de Prince, et la distance entre les deux quais est d'environ 2,000 pieds. Ces quais avaient été construits par le gouvernement provincial; ils étaient peu solides et, peu de temps après leur construction, ils devinrent tellement endommagés qu'ils ne rendirent aucun service aux expéditeurs. Cependant ils furent d'un grand service comme abri et ils furent utilisés par un bateau traversier maintenu par le gouvernement provincial. Plus tard ces deux

quais furent cédés au gouvernement fédéral qui les fit reconstruire, tel qu'on l'a décrit au long dans le rapport 1913-14.

Le 2 juillet, on autorisa la construction de deux plans inclinés sur chaque quai afin de faciliter l'accostage du petit bateau de la traverse. Les travaux furent commencés le 1er septembre et continués en divers temps jusqu'au 10 mars, date à laquelle ils étaient terminés. Le coût total en a été de $1,434.06.

Chaque plan incliné est construit en forme de " V ", ayant des abords de 40 pieds de longueur et une largeur moyenne de 18 pieds. Les fondations sont faites en pilotis et la superstructure en bois équarri, lesté avec de la pierre. Le sommet a été nivelé avec du gravier et de la glaise. Les jetées de direction, construites avec des chevalets de pilotis, ont une longueur de 40 pieds et une largeur de 8 pieds. Les moises, le couronnement et le lambrissage du côté intérieur sont en madriers de trois pouces.

HIGGIN'S-SHORE (GRÈVE DE HIGGIN).

Le quai de la grève de Higgin, comté de Prince, est situé sur les bords de la baie Egmont, à environ 10 milles au nord du cap Egmont, et six milles à l'ouest de la gare de Richmond, sur la ligne du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Ce quai, construit, il y a longtemps, par le gouvernement provincial, figure au nombre des ouvrages de l'Ile-du-Prince-Edouard, que le gouvernement fédéral prit sous son contrôle en 1884-05. On trouvera sa description complète dans les rapports de 1908-09-10.

Au cours de la dernière saison, on a dépensé $150, du 14 juillet au 7 août, pour réparer, avec de la pierre et du gravier, une partie de la chaussée qui avait été emportée par l'eau, et pour des réparations générales au plancher de la tête du quai.

HURD'S-POINT.

Le quai de Hurd's-Point, comté de Prince, est situé sur le côté sud du havre de Bedèque ou Summerside. C'est un des quais qui appartenaient autrefois à la province de l'Ile-du-Prince-Edouard et dont le gouvernement fédéral a pris le contrôle en 1883-84. Il a été complètement décrit dans le rapport de 1912-13.

Au cours de la saison, des réparations nécessaires au plancher et aux solives de la partie extérieure des abords ont été faites, nécessitant l'emploi d'environ dix mille pieds de madriers de 3 pouces. Les travaux furent commencés le 15 octobre et terminés le 24 octobre au coût de $286.52.

KIER'S-SHORE.

Le quai de Kier's-Shore, comté de Prince, est situé sur le côté est de la baie Richmond; cet endroit est aussi connu sous le nom de havre de Malpèque. Le quai a une longueur de 1,033 pieds; il sert aux expéditeurs de produits agricoles, des poissons, etc., ainsi que pour les importations de charbon, de pierre à chaux, de bois et de marchandises générales.

Du 18 août au 1er septembre, quelques menues réparations ont été faites au plancher de la tête du quai et la chaussée d'accès en glaise a été réparée avec de la pierre concassée; les dépenses ont été de $114.91.

QUAI LAMBERT.

Le quai Lambert, à Montague, comté de King, est situé à la tête de la navigation, sur la rivière Montague, immédiatement au-dessous du pont. Le quai est parallèle au chenal sur une distance de 310 pieds et a une largeur de 24 à 25 pieds. Il est composé d'une série de pilotis de support, avec couronnement, solives et plancher. Il y a aussi un caisson à parements ouverts qui a été construit en arrière du quai pour prévenir l'érosion de la berge.

Des réparations temporaires étaient devenues nécessaires au plancher et aux solives, cet ouvrage fut fait du 9 au 22 septembre, au coût de $123.53.

LITTLE-SANDS.

Little-Sands, comté de King, est situé sur la rive sud de l'île et la côte nord du détroit de Northumberland, à 8 milles du Cap-Bear, et 4 milles à l'est du havre de Wood-Islands. La description de cet endroit est faite dans le rapport de l'année 1913-14.

Un arrêté en conseil, en date du 13 janvier 1914, autorisait l'acceptation de la soumission de MM. Phillips, Mutch et McLean, pour la construction d'un quai, en caissons faits de bois équarri, de 240 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur au sommet, avec tous les travaux d'excavation et de nivellement des abords, etc. L'ouvrage fut commencé par les entrepreneurs le 8 mai et terminé d'une manière satisfaisante le 2 octobre. Le coût total des travaux a été de $18,484.62.

MCARTHUR'S LANDING.

McArthur's Landing, comté de Queen, est situé sur la rivière West, à 13 milles de Charlottetown, et à environ 2 milles au-dessus du pont de la rivière West. En réponse à une demande des habitants de ce district pour qu'on leur accorde plus de facilités pour l'expédition de leurs marchandises par les petits bateaux, un arpentage des lieux fut fait. Le 10 octobre 1913, on envoya au ministère un plan et l'estimation du coût d'un petit débarcadère qui serait construit en utilisant les restes d'un vieux quai abandonné. La propriété fut transférée au ministère par le gouvernement local et les travaux commencés le 19 octobre 1914; ils furent terminés le 30 novembre au coût de $566.66.

On a réparé les anciens abords du quai, ayant une longueur de 60 pieds et une largeur de 22 pieds et on a construit une pile de tête additionnelle de 25 pieds par 30 pieds, composée de chevalets en pilotis, avec pièces de couronnement, solives et plancher; les côtés et les bouts ont été garnis de défenses en pilotis placées à tous les 5 pieds.

MCAULAY (QUAI).

Le quai de McAulay, comté de Queen, est situé sur le côté nord de la rivière Pinette, près de son entrée dans le détroit de Northumberland. Le quai a été construit autrefois par le gouvernement local, mais n'ayant pas été réparé durant ces dernières années il était tombé en ruine complète. Comme les exigences du trafic en cet endroit nécessitaient un quai, le ministère a entrepris sa reconstruction, et un contrat pour la somme de $7,438, a été adjugé le 28 octobre dernier, à l'*Annandale Lumber Co., Ltd.*.

Le quai comprend des abords de 625 pieds de longueur, par 20 pieds de largeur, ayant des fondations en pilotis posés à joints clos, et une superstructure en bois carré, avec une chaussée en glaise sur le sommet, et des défenses sur les côtés, placées à tous les 10 pieds, d'axe en axe. La tête du quai est formée d'une pile, de 50 pieds par 30 pieds, construite d'une manière analogue, mais ayant en plus des solives, un plancher et un lambrissage en pilotis jointifs. Le quai se prolonge environ jusqu'au bord du chenal. Les travaux commencés par les entrepreneurs, le 9 septembre ont été complétés d'une manière satisfaisante le 16 décembre.

MCCONNOLL (QUAI).

Le quai McConnoll est situé sur le côté nord de la rivière East ou Hillsborough, à environ 8½ milles de Charlottetown; il est la propriété du gouvernement local. Le quai sert principalement de poste d'accostage du bateau traversier et aussi à l'expédition des produits de la ferme. Pendant ces dernières années, la profondeur de l'eau a graduellement diminué au bout du quai, et présentement la grève vient à sec à l'eau basse des grandes marées. Pour obvier à cet inconvénient, on a mis en opération la drague *Prince Edward* du 25 au 30 novembre, et 1,100 verges cubes (mesure de cha-

land) de vase ont été enlevées, formant une tranchée de 130 pieds de longueur par 40 pieds de largeur, dans ce chenal à partir de l'eau profonde jusqu'au bout du quai, ce qui donne une profondeur moyenne de 7 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées.

MIMINIGASH.

Le port de Miminigash, comté de Prince, est situé sur la côte nord-ouest de l'île, à environ 15 milles au sud du cap Nord, et à 18 milles au nord de la pointe Ouest.

Les travaux pour l'aménagement d'un bassin dans ce port furent commencés en 1878 par le gouvernement fédéral, et ils ont été poursuivis à différentes époques, tel qu'il est rapporté dans le rapport annuel de 1912-13.

Ces travaux comprennent des quais ou brise-lames de chaque côté du "Run".

Pendant l'année actuelle, on a fait quelques réparations au plancher du brise-lames du côté sud et à la façade du quai du côté du nord, à son extrémité près du rivage, tous les pilotis jointifs et les défenses ont été renouvelés là où c'était nécessaire. Les travaux commencés le 1er septembre ont été achevés le 26 octobre, au coût de $999.22.

MOUNT-STEWART.

Le village de Mount-Stewart, comté de Queen, est situé à la tête de la navigation de la rivière Hillsborough, à environ 18 milles à l'est de Charlottetown; c'est le point de jonction des embranchements de Souris et de Georgetown, sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Sa population est de 500 âmes environ, tandis que les arrondissements populeux d'alentour comptent plus de 1,500 habitants, qui sont très intéressés à l'amélioration des facilités à offrir au trafic qui se fait par goélettes et pour lesquelles des quais ont été construits en la manière décrite dans les rapports annuels de 1908-09-10. On a fait en même temps des travaux de dragage considérables dans le chenal qui n'avait auparavant qu'une profondeur moyenne de 2 pieds à l'eau basse des grandes marées. Ces travaux sont décrits dans le rapport de 1913-14.

Pendant la présente année, du 9 au 23 septembre on a fait quelques légères réparations à la chaussée du quai, et les dépenses se sont élevées à $174.75.

MURRAY-HARBOUR.

Murray-Harbour (rivière du Sud) est situé à l'extrémité sud-est du comté de King; la rivière se décharge dans le détroit de Northumberland et draine une région agricole très fertile. Le chenal de la rivière du Sud, immédiatement à l'intérieur du havre, est étroit et tortueux, partiellement obstrué par des battures et des pointes. On a beaucoup amélioré la partie supérieure de la rivière, connue sous le nom de "Narrows", jusqu'au pont. Il y a une vingtaine d'années, la drague du ministère *Prince Edward* y a creusé un chenal droit et profond. Cependant, durant ces dernières années, ce chenal s'est graduellement rempli de terre d'alluvion, et la partie inférieure de la rivière est devenue de plus en plus difficile à naviguer. C'est pourquoi, dans le but d'améliorer cet état de choses, un contrat a été adjugé, le 16 juin dernier, à M. V. T. Bertram pour enlever 58,000 verges cubes (mesure de chaland) de sable et de glaise, au prix de 24c. par verge cube. Les travaux ont été commencés, le 15 juillet, avec la drague *E. B. N° 1,* et continués jusqu'à la fin d'août lorsque la drague fut envoyée à Rustico pour y faire du dragage, mais cette drague fit naufrage en gagnant cet endroit. Alors l'entrepreneur amena la drague *Edmund Hall N° 1* dans ce district pour compléter son contrat à Murray-Harbour avant la clôture de la saison. Cependant, cette drague étant arrivée trop tard à Charlottetown, on ne commença pas les travaux et elle fut mise en quartiers d'hiver. La date du contrat ayant été prolongée par autorisation, la drague *Edmund Hall N° 1* se rendit à Murray-Harbour et fut mise en opération le 12 mai et l'ouvrage fut complété le 5 juin 1914. Pendant cette période, on a enlevé 36,098·6 verges cubes (mesure de chaland) de vase et de glaise, ce qui a procuré un bon chenal

d'environ 1 mille de longueur par 70 à 80 pieds de largeur sur une profondeur moyenne de 10 pieds, à l'eau basse des grandes marées.

La quantité totale de déblais dragués pendant les deux saisons a été de 59,599·9 verges cubes, au prix de $14,293.21, avec en plus un montant de $316.20 pour les frais d'inspection.

Les dépenses de l'année dernière ont été de $8,603.66 pour les travaux et de $169.80 pour les frais d'inspection.

NEW-LONDON.

New-London, comté de Queen, se trouve sur la côte nord de l'île, à environ 10 milles à l'est de l'entrée de la baie de Richmond, et à 9 milles à l'ouest du port de Rustico. Le port ou la baie de New-London, a, depuis son entrée, environ trois milles de longueur, et à peu près la même largeur. Les rivières Sud-Ouest, Stanley, French et Hope qui s'y jettent sont toutes navigables pour de petits vaisseaux et l'on y a construit des quais pour favoriser l'expédition des produits. Les régions avoisinant le port sont bien cultivées, très productives et très peuplées. De grandes quantités de marchandises générales, de charbon, de bois de charpente, etc., y sont importées par bateaux, cette partie de l'île, comme beaucoup d'autres, ne disposant pas de facilités de transport par voies ferrées. Le port est aussi très fréquenté comme station de pêche et comme refuge, car il est très bien situé, à proximité des meilleures pêcheries du golfe Saint-Laurent.

L'amélioration de l'entrée du port fut commencée en 1878 par le ministère et ensuite continuée en la manière décrite dans les rapports de 1908-09 et 1912-13.

Pendant la présente saison, la somme de $1,206.18 a été dépensée pour reconstruire et renforcer les faces extérieures de la pile de l'extrémité du quai, et pour faire le remplissage nécessaire en fascines et en pierre dans l'ouvrage de protection.

Les travaux commencés le 2 juillet ont été complétés le 30 octobre.

NEWPORT.

Newport, ou Cardigan-nord, est situé sur le côté nord de la rivière Cardigan, à peu de distance en haut de son entrée dans la baie Cardigan, et à environ 5 milles en aval du village au pont de Cardigan. Le quai de Newport est un des quais de l'Ile-du-Prince-Edouard transférés au gouvernement fédéral en 1884, alors qu'il fut presqu'entièrement reconstruit par les diverses réparations et améliorations faites de temps en temps, lesquelles sont décrites dans le rapport annuel de 1904-05.

Pendant la dernière saison, les 10 et 11 et du 15 au 21 juillet, la drague du ministère, *Montague,* a enlevé 3,500 verges cubes (mesure de chaland) de sable et de vase pour améliorer les bassins d'amarrage aux extrémités et sur les côtés du quai. Par ce dragage on a obtenu une profondeur de 12 pieds à l'eau basse des grandes marées, sur une longueur de 100 pieds par 40 pieds de largeur sur le côté ouest du quai, tandis que du côté est on a creusé un bassin de 100 pieds de longueur par 50 pieds de largeur avec 12 pieds de profondeur; dans les 100 pieds suivants en gagnant vers le rivage la profondeur de l'eau diminue graduellement jusqu'à 8 pieds.

NORTH-RIVER-BRIDGE.

North-River-Bridge, comté de Queen, est situé à la tête de la navigation sur la rivière du nord, à 4½ milles de Charlottetown, par eau. Les districts environnants sont très fertiles en produits agricoles, dont on exporte le surplus. On y importe aussi de la houille, du bois, de la pierre à chaux, etc. La reconstruction du pont à cet endroit par un pont en fer a fait cesser tout trafic d'exportation ou d'importation à ce pont même, de sorte qu'il a fallu se procurer un quai convenable placé immédiatement en aval du pont original. C'est cet ouvrage que le ministère a entrepris durant la présente saison. Il avait été d'abord décidé de faire exécuter les travaux à la journée, mais il fut impossible de se procurer le bois requis dans la localité en temps convenable à des

prix raisonnables. Des soumissions furent alors demandées et on accorda, le 28 octobre, un contrat à M. Joseph Hughes pour la somme de $3,490, pour la construction d'un quai comprenant des abords de 180 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec une substructure en bois rond et une superstructure en bois carré couverte d'une chaussée en argile; une tête de quai de 80 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, construite d'une manière analogue aux abords, sauf que le sommet est couvert avec des solives en bois pavées en madriers.

Les travaux commencés le 29 mai ont été complétés d'une manière satisfaisante le 10 décembre.

PANMURE ISLAND (L'ÎLE PANMURE).

L'île Panmure est située sur le côté sud de l'entrée du port de Georgetown, sur la côte est de l'Ile du Prince-Edouard. Pendant les années de 1904-05-06, le ministère a construit un quai sur le côté sud de l'île dans la baie St. Mary, et en 1907-08, on y a ajouté un prolongement, cet ouvrage est décrit dans le rapport annuel de 1907-08.

Pendant le présent exercice financier, on a fait des travaux à la journée, consistant à exhausser, renforcer l'extrémité extérieure du quai, et préparer le tout pour y faire du dragage plus tard.

L'ouvrage a été commencé le 1er juillet et complété le 15 octobre, au coût de $998.36.

On a enfoncé des pilotis de support à 7 pieds d'espace, d'axe en axe, le long des 30 pieds extérieurs du quai; des moises ont été mises en place et une palée en pilotis jointifs. A la tête du quai des solives et des madriers ont été renouvelés, et la chaussée des abords a été remplie de pierre concassée sur une longueur de 270 pieds.

PORT-HILL (QUAI).

Port-Hill, comté de Prince, est un établissement situé sur la rive nord-ouest de la baie de Richmond, et où se trouve un lieu connu sous le nom de *Cooper-Road*, dans le fond nord, et qui a été choisi pour l'emplacement d'un petit appontement auxiliaire à l'appontement sur l'île Lennox; ces deux ouvrages devant servir à la commodité de la région en général, et de débarcadère aux Sauvages de la réserve sur l'île Lennox.

Les travaux sont décrits dans le rapport annuel de 1911-12.

Pendant le présent exercice financier, afin d'atteindre une profondeur d'eau plus considérable, et aussi avoir plus d'espace au bout du quai pour y tourner les voitures, etc., on a construit un prolongement de 40 pieds de longueur. Les travaux, exécutés à la journée, ont été commencés le 28 septembre et terminés le 31 décembre, au coût de $2,087.63. La pile est construite avec une substructure en bois rond et une superstructure en bois carré, remplie totalement de lest, couverte d'un plancher en madriers fixés sur des solives. Sur les côtés de ce prolongement on a enfoncé des défenses doubles en pilotis, à chaque 10 pieds de distance, d'axe en axe.

POWNAL.

Le quai de Pownal, comté de Queen, est situé sur la côte nord de la baie d'Hillsborough, à environ neuf milles à l'est de Charlottetown. Il fut construit par le gouvernement provincial, plusieurs années avant la Confédération, et compte parmi les quais de l'Ile du Prince-Edouard, qui, en 1883-84, passèrent sous le contrôle du gouvernement fédéral, et depuis cet époque, on a dépensé par intervalles de légères sommes pour le maintenir dans un état praticable et l'empêcher de tomber entièrement en décrépitude, réparations dont on trouvera les détails dans les rapports du ministère de 1907-08, 1909-10 et 1912-13.

Pendant la présente saison, du 21 septembre au 10 octobre, on a fait quelques réparations à une partie des parements, aux pilotis. Le plancher et les solives des

travées ont été renouvelés là où c'était nécessaire; la chaussée a été aussi refaite en certains endroits. Les travaux ont coûté la somme de $335.33.

ROCKY-POINT.

Le quai de Rocky-Point, comté de Queen, est situé sur le côté sud de la rivière Ouest, immédiatement à l'ouest de l'entrée du port de Charlottetown. Ce quai, actuellement au service exclusif du bateau traversier, sert au trafic entre Charlottetown et la partie sud-ouest du comté de Queen. Il appartient au gouvernement local, mais étant très vieux et de construction peu solide, il est devenu presque hors de service. C'est pourquoi, dans le but de procurer tout l'accommodement nécessaire à l'expédition des produits et au trafic de cette région, le ministère des Travaux Publics, par un arrêté du Conseil en date du 7 mars 1914, a autorisé l'acceptation de la soumission de M. Harvey D. McEwen, pour la construction d'un quai près du quai actuel de la traverse, à Rocky-Point pour un montant approximatif de $31,749, basé sur des prix d'unités des matériaux mentionnés dans la soumission.

Lorsqu'il sera complété, ce quai aura une longueur totale de 600 pieds, comprenant: des abords de 325 pieds de longueur par 22 pieds de largeur; une tête de quai de 160 pieds de longueur; deux piles de direction, de 115 pieds de longueur par 24 pieds de largeur, formant un *dock,* muni d'un débarcadère en plan incliné rendu mobile au moyen de flotteurs, pour le service du bateau traversier.

Les fondations du quai sont en bois rond tandis que la superstructure est en bois carré, le tout rempli de lest, à l'exception des piles de direction qui sont construites entièrement en pièces de bois de 12 x 12 pouces, et protégées par un lambrissage en bois dur de 10 x 10 pouces, sur le côté formant le *dock.* La partie centrale du quai sur une longueur de 115 pieds, est finie avec des solives recouvertes de madriers.

Les travaux commencés le 2 juin ont été continués sans arrêt jusqu'au 26 octobre, alors qu'ils furent suspendus pour la saison; on a complété les abords de 325 pieds de longueur, ainsi qu'une partie de la tête du quai. Le montant dépensé sur le contrat, pendant l'exercice financier, a été de $13,316.80.

RUSTICO.

Le port de Rustico est situé sur la côte nord de l'île, à mi-chemin environ entre la Pointe-Nord et la Pointe de l'Est. On y compte une population de 3,000 habitants s'occupant d'agriculture et de pêche (cet endroit est un des postes de pêche les plus importants de l'île). Les exportations des produits agricoles et du poisson, ainsi que les importations du charbon, du bois et de marchandises générales se montent à $100,000 annuellement.

L'entrée du havre étant obstruée par une batture de sable mouvant, donnant de 4 à 6 pieds d'eau à marée basse, la navigation était très difficile et dangereuse, et n'était accessible qu'aux petits vaisseaux. C'est pourquoi, dans le but d'améliorer ces conditions et de faciliter l'accès du port à des vaisseaux tirant au moins 10 pieds, en tout temps de la marée, il fut décidé d'accorder un contrat à M. V. T. Bartram, de Toronto, le 22 août 1913, pour draguer un chenal dans la batture en enlevant 10,000 verges cubes de déblais. En septembre 1913, l'entrepreneur perdit sa drague en se rendant sur les lieux du dragage, de sorte que l'ouvrage ne pût être commencé que le 19 juin du présent exercice, avec la drague *Edmund Hall N° 1,* et complété le 16 juillet. La quantité de déblais enlevés a été de 10,052 verges cubes (mesure de chaland) de sable, au prix de 75 cents par verge; 955 verges cubes (mesure sur place) furent jetées par-dessus bord, au prix de 35 cents la verge. Le coût de l'ouvrage, sans compter les frais d'inspection, a été de $7,873.25. La tranchée à travers la batture, directement en ligne avec les feux d'alignement, devait avoir une longueur de 850 pieds par une largeur moyenne de 50 pieds et une profondeur de 10 pieds à l'eau basse des grandes marées, à l'achèvement du

dragage. Mais il est très douteux qu'elle puisse garder ces dimensions à cause du sable mouvant qui forme cette batture.

Pendant qu'il était sur le lieu des travaux, on a autorisé l'entrepreneur de nettoyer et de rendre plus profond le chenal en avant des postes de pêche, immédiatement à l'entrée du port. Cet ouvrage commencé le 9 juillet a été complété le 3 août, il a une longueur d'environ 1,150 pieds par une largeur de 80 à 110 pieds, et l'on a enlevé 17,001·02 verges cubes (mesure de chaland) de sable et de vase, au prix de 28 cents par verge cube, formant une somme totale de $4,845.34.

Le 13 novembre, on a aussi commencé, par des travaux à la journée, la construction d'un petit caisson pour protéger la plage contre l'envahissement du sable et l'empêcher de s'accumuler dans le chenal qui a été dragué. Cet ouvrage de protection consiste en un caisson en bois rond à parements ouverts, de 170 pieds de longueur par 13 pieds de largeur, lambrissé en pilotis jointifs sur la face du chenal; ce caisson est partiellement rempli de lest et couvert de madriers au sommet; il a été complété d'une manière satisfaisante le 9 janvier, au coût de $1,971.30.

SOURIS.

Le havre de Souris, comté de King, est situé sur la côte de l'île, à environ 16 milles à l'ouest de Pointe-Est. Il est de première importance comme port de refuge et d'embarquement de marchandises, et ce, grâce au brise-lames construit et entretenu par le gouvernement fédéral, et dont on trouvera la description dans les rapports de 1899-1900 et 1908-09-10.

Pour agrandir ce port, tant dans l'intérêt du commerce en général du district que pour offrir un meilleur refuge aux bateaux côtiers et de meilleures facilités de chargement et de débarquement, en ce lieu, on passa un marché le 18 octobre 1912, avec MM. Beazley et Frères, d'Halifax, N.-E., les chargeant pour le prix de $143,917, de l'exécution d'un prolongement de 400 pieds de longueur au brise-lames.

Ce prolongement devra être en bois carré, avec parements jointifs. Le bois au-dessous du niveau de la mi-marée devra être en bois créosoté; le tout entièrement rempli de lest, ayant des solives et un plancher en madriers de 4 pouces. L'ouvrage a été commencé le 31 mai 1913, et continué jusqu'au 10 novembre de la même année, alors que les travaux furent arrêtés, pour la saison. On avait construit à cette époque une longueur de 360 pieds jusqu'à une hauteur d'un pied au-dessus du niveau de l'eau basse, et les dépenses s'étaient montées au chiffre de $60,180.

Les travaux furent repris le 11 mai 1914 et continués sans arrêt jusqu'au 28 novembre de la même année, alors que l'ouvrage se trouva complété conformément au plan et au devis, à l'exception de huit rangs de pièces de parement dans le devant de la tête du brise-lames, qui avaient été endommagés pendant la construction. Pour couvrir ces dommages, un montant de $3,000 fut retenu, vu que la saison était trop avancée pour permettre de faire ces réparations d'une manière satisfaisante.

Au commencement de la saison prochaine, les entrepreneurs doivent réparer et ragréer partout où c'est nécessaire de manière à laisser l'ouvrage en parfait état pour son acceptation finale par le ministère. Le montant total payé aux entrepreneurs depuis le commencement des travaux jusqu'au 31 mars 1915 a été de $140,917.

Pendant le mois d'octobre, une brèche s'est ouverte dans le côté sud de la pile extérieure du vieux brise-lames, et les entrepreneurs ont fait les réparations nécessaires moyennant le prix convenu de $650.

STANLEY-BRIDGE.

Stanley-Bridge, comté de Queen, est situé à la tête de la navigation sur la rivière Stanley, environ un mille en amont de son entrée, dans la partie sud de la baie de New-London; c'est le centre d'un district agricole très prospère, ayant une population de

1,000 habitants s'occupant de l'exportation des produits de la ferme et de l'importation de charbon, de bois, de pierre à chaux et de marchandises générales.

A une petite distance en aval du pont, le chenal de la rivière fait une courbe et il s'y est formé un bas-fond. Pendant la dernière saison, du 31 août au 11 septembre, la drague du ministère, Montague, a été employée pour enlever ce bas-fond jusqu'à une profondeur de 12 pieds à marée basse, et pour diminuer la courbe du chenal, de manière à rendre le détour moins difficile. On a enlevé 6,800 verges cubes (mesure de chaland) de vase, de sable, etc., sur une superficie de 500 pieds de longueur par une largeur moyenne de 100 pieds.

STEVEN, JETÉE.

La jetée Steven, à Montague, comté de King, est située sur le côté sud de la rivière Montague, au village de Montague-Bridge, à la tête de la navigation sur la rivière. La jetée se prolonge parallèlement le long du chenal jusqu'à une distance de 100 pieds, le quai proprement dit ayant une largeur perpendiculaire de 25 à 30 pieds; les 20 ou 25 pieds extérieurs du quai sont supportés sur des pilotis, garnis de chapeaux, sur lesquels il y a des solives couvertes d'un plancher en madriers, et le bout du quai faisant face au chenal est protégé par des défenses. Les abords de la jetée consistent en deux ailes espacées d'environ 50 pieds, construites à parements jointifs, se prolongeant du rivage vers le large jusqu'à une distance de 135 pieds et 100 pieds respectivement; l'espace entre les deux ailes est rempli de lest, et forme une chaussée en glaise sur le sommet.

Pendant la dernière saison, les pilotis de support, qui étaient détériorés sur la face de la jetée, ont été remplacés par des pilotis créosotés, avec chapeaux neufs, sur lesquels ont été posés de nouvelles solives avec madriers neufs. Les murs des abords et les murs de soutènement, formant l'adossement de la tête du quai, ont été réparés avec des pièces de bois de 12 x 12 pouces, là où c'était nécessaire; la chaussée en glaise sur les bords a été aussi refaite. Les travaux commencés le 3 juillet ont été complétés le 18 septembre, au coût de $998.42.

TIGNISII.

Tignish, comté de Prince, se trouve sur la côte nord-est de l'île, à environ 8 milles au sud de Cap-Nord, à l'embouchure de la rivière Tignish, un petit cours d'eau qui se jette dans le golfe Saint-Laurent. L'aménagement d'un port en ce lieu fut d'abord commencé par le gouvernement provincial en 1868, puis poursuivi par le gouvernement du Dominion, comme on peut le voir dans les rapports ministériels de 1899-1900 et 1908 à 1912-13. Les travaux effectués jusqu'aujourd'hui comprennent des môles ou brise-lames érigés de chaque côté de l'embouchure de la rivière, vers l'intérieur, sur le côté nord et sur le côté du sud; en outre, des ouvrages de protection de la plage s'étendant à partir de l'extrémité inférieure des brise-lames, à travers la plage basse, pour protéger l'orientation du chenal.

Pour faciliter l'expédition des produits du village de Tignish, on a construit, pendant le dernier exercice financier, un petit quai à l'endroit connu sous le nom de pointe de Jude, qui est située à l'extrémité du chemin public conduisant directement du village jusqu'à environ ½ mille de l'entrée du port.

L'ouvrage commencé le 22 août et complété le 31 octobre, comprend une tête de quai, de 40 x 40 pieds, ayant une fondation en pilotis et une superstructure en bois carré, avec solives et plancher. Les abords du quai sont une construction analogue, de 20 pieds par 30 pieds, mais ayant au sommet une chaussée en pierre concassée et gravier.

Le coût total des travaux a été de $1,232.54.

TRACADIE.

Le havre de Tracadie, comté de Queen, est situé sur le côté nord de l'île, à environ 12 milles à l'est du havre de Rustico, et à environ mi-chemin entre ce dernier et la baie et le havre de Saint-Pierre. Par la voie de terre, l'entrée du havre qui a une

largeur d'environ 900 pieds, se trouve à environ 6 milles de la station de Belford, sur la ligne du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, et à environ 14 milles de Charlottetown, capitale de la province. Ce havre a une longueur d'environ 3 milles, et une largeur d'environ 1 mille, et dans toute son étendue, il offre une profondeur d'eau de 12 pieds ou plus, à basse mer. Le lieu sert de station de pêche et d'abri, mais vu que l'entrée est obstruée par une batture de sable qui se déplace considérablement, le havre n'est utilisable la plus grande partie du temps que pour les petites embarcations et les bateaux d'un faible tirant d'eau; le fait est qu'il n'y a que les premières qui puissent y pénétrer parfois, malgré qu'à l'intérieur et au large de la barre, la profondeur d'eau soit considérable.

Dans le but de remédier, si possible, à cet état de choses, et de rendre l'endroit plus facile d'accès, on passa un contrat pour le prix de $34,546, pour la construction d'un môle ou brise-lames de 1,000 pieds de longueur, et s'enracinant sur le côté est de l'entrée. Voir le rapport ministériel de 1912-13.

Pendant la présente saison, la somme de $2,079.38 a été dépensée pour remettre du lest aux endroits où il s'était fait du tassement dans le brise-lames, et aussi pour renforcer son extrémité du large avec des pilotis en grande longueur. Les travaux commencés le 7 juillet ont été complétés le 14 octobre.

VICTORIA.

La jetée de Victoria, comté de Queen, est située à la tête de la navigation sur le bassin Crapaud, au village de Victoria, qui est le point d'expédition le plus important après Summerside sur la côte sud-ouest de l'île; elle se trouve à mi-chemin entre les havres de Charlottetown et de Summerside, et à environ 11 milles au sud de la croisière Emerald, sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Le contrôle de cette jetée fut transféré en 1884 au gouvernement fédéral, elle est décrite complètement dans le rapport annuel de 1910-11.

Pendant la dernière saison, on a élargi de 15 pieds le côté est du quai, immédiatement en dedans de la tête du quai, sur une longueur de 60 pieds; l'ouvrage a été fait en un caisson de bois rond à parements ouverts, rempli de lest, et couvert d'un plancher en madriers fixés sur des solives. On a aussi fait des réparations générales là où c'était nécessaire sur les autres parties du vieux quai, tels que plancher, chaussée, poteaux d'amarrage. Le petit hangar pour le fret, situé sur le bout de la jetée, a été allongé de 14 pieds, on y a posé une couverture neuve en bardeaux et la bâtisse a été mise en bon état de service. Les travaux commencés le 24 juin ont été complétés le 31 octobre, et on a dépensé pendant l'exercice financier la somme de $1,392.36.

Dragage.

Du 25 septembre au 4 novembre, la drague *N° 10* du ministère, a été mise en opération pour nettoyer les approches du quai et faire des bassins d'amarrage de chaque côté de la jetée. On a enlevé 8,150 verges cubes (mesure de chaland) de sable, de vase et de galets.

Le bassin creusé sur le côté est du quai a une longueur de 130 pieds par une largeur moyenne de 60 pieds, avec une profondeur variant de 9 à 6 pieds à marée basse. Sur le côté ouest de la jetée on a dragué un bassin d'amarrage de 200 pieds de longueur par une largeur moyenne de 60 pieds, avec une profondeur de 9 à 2 pieds à l'eau basse des grandes marées. Les approches et le bassin de virage en avant du quai ont été aussi élargis et creusés à une profondeur moyenne de 9 pieds à marée basse.

WEST-RIVER.

West-River (McEachern) comté de Queen, est situé sur le côté nord de la rivière Ouest qui se décharge dans le port de Charlottetown. Il est à 7 milles de Charlotte-

town par eau, et à 11 milles par terre. Le district environnant est très fertile. Les habitants de West-River, au nombre d'environ 250, s'occupent principalement de navigation. Autrefois, le gouvernement provincial avait construit à cet endroit un quai de 250 pieds de longueur; mais ce quai n'ayant jamais été réparé était devenu inutile. En 1912, le ministère ayant pris le contrôle de ce quai décida de le reconstruire, et l'ouvrage fut commencé le 23 août 1913 mais ne put être continué parce qu'on ne pouvait se procurer les matériaux pendant cette année. Ces travaux sont décrits dans le rapport annuel de 1913-14.

Le 19 août l'ouvrage fut repris et complété d'une manière satisfaisante le 28 septembre. Les nouveaux travaux ont consisté à élargir l'extrémité extérieure du quai en y ajoutant une pile de 20 x 30 pieds, ayant une fondation en pilotis avec une superstructure en pièces de bois carré. Le sommet de cette pile est couvert d'un plancher en madriers fixés à des solives, ce qui donne à la tête du quai une longueur totale de 40 pieds en face du chenal. Le nivellement de la chaussée des abords du quai a été complété plus loin sur une distance de 90 pieds, et on a aussi posé une palée en pilotis jointifs sur le devant de la pile extérieure du quai.

Pendant le dernier exercice financier, on a dépensé pour ces travaux, la somme de $638.81.

ÎLES WOOD.

Les îles Woods, comté de Queen, sont situées à environ 30 milles au sud-est de Charlottetown et à environ 15 milles à l'ouest de Cap-à-l'Ours, à l'extrémité sud de l'Ile-du-Prince-Edouard. Les deux petites îles très distinctes qu'on trouvait autrefois en ce lieu, sont reliées l'une à l'autre aujourd'hui, ainsi qu'à la côte, par des battures sablonneuses, tandis qu'une autre barre de sable s'étend à partir de la terre ferme jusqu'à 300 pieds de l'île de l'est. En 1859, le gouvernement provincial fit commencer des travaux en ce lieu pour la création d'un petit bassin, travaux qui ont été poursuivis depuis par le gouvernement fédéral. Les ouvrages consistent actuellement en deux brise-lames dont l'un, celui du nord, s'étend sur une longueur de 2,525 pieds à partir de son enracinement à la terre ferme et dont l'autre, celui du sud, sur une longueur de 1,000 pieds.

Le 14 octobre 1913, un contrat a été accordé à MM. W. H. Townshend, A. L. Fraser et A. F. McQuaid pour la somme de $6,975, pour la construction d'un prolongement de 100 pieds au brise-lames du sud. Les travaux commencés le 3 juin ont été complétés d'une manière satisfaisante le 2 septembre. Ils consistent en une pile en caissons de bois carré à parements jointifs, ayant 100 pieds de longueur par 40 pieds de largeur avec une hauteur moyenne de 16 pieds; ce prolongement est solidement rempli de lest, couvert en madriers de 4 pouces, et les angles extérieurs de cette structure sont lambrissés avec des pièces de bois de 10 x 10 pouces, protégés de plus par des plaques de fer.

On a dépensé aussi la somme de $350 pour réparer le plancher usé du brise-lames du nord, aux endroits où l'on débarque et embarque les marchandises.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ALBERT.

Albert est un village de 450 habitants, situé sur la Shépodie, rivière où pénètre de forts courants de marée, mais qui reste presqu'à sec à basse mer, et qui se jette dans la baie de Fundy. Albert est le point terminal du chemin de fer Salisbury et Harvey, et se trouve à 45 milles de Salisbury où ce chemin de fer croise le chemin de fer Intercolonial. C'est aussi un port où viennent faire escale le steamer *Harbinger* de Saint-Jean et le steamer *Wilfred C.* de Moncton. En 1913-14, le ministère a construit un quai à Albert, comprenant une pile de tête en caissons à parements jointifs,

avec des fondations en pilotis, de 100 pieds de longueur par 40 à 50 pieds de largeur; reliée au rivage par des abords en fascines et gravier, de 234 pieds de longueur. En avant du quai on a aussi construit un lit pour les vaisseaux.

En 1914-15, le lit des vaisseaux s'étant trouvé encombré d'une quantité considérable de vase, on le déblaya suffisamment pour permettre aux steamers d'accoster. A cause de la difficulté à se procurer des travaillants, le lit n'a pu être nettoyé complètement de la vase qui le couvrait. On crut alors qu'il était plus avantageux de remettre cet ouvrage au printemps, parce qu'il faudrait déblayer de nouveau ce lit au printemps quand même on l'eût fait en automne, c'est pourquoi on ne travailla que du 13 au 19 octobre 1914.

Dépense pendant l'exercice de 1914-15: $38.50.

ANDERSON'S-HOLLOW.

Anderson's-Hollow, comté d'Albert, sur la baie Salisbury, près de l'extrémité supérieure de la baie de Fundy, est une place où il s'expédie spécialement du bois en grande quantité, à savoir: deux millions de pieds annuellement, en outre d'autres marchandises générales. En 1879, on a commencé en cet endroit la construction d'un brise-lames et d'un quai combinés, qui ont été prolongés plusieurs fois depuis cette époque, de manière à former actuellement un quai brise-lames, de 602 pieds de longueur par 25 pieds de largeur au sommet. A marée haute, il y a une profondeur de 17 pieds d'eau à l'extrémité extérieure du quai, qui vient à sec à marée basse.

En 1914-15, on a démoli le dessus du quai sur une distance de 276 pieds, les traversines et les longrines étant pourries sur les cinq rangs des pièces supérieures, et on a placé de nouvelles pièces de bois, en même temps que des solives neuves et un plancher neuf sur une grande partie du quai. Les pièces de couronnement ont été aussi renouvelées, ainsi que le parapet, le tout étant renforcé avec des pièces en forme de genoux et des liernes en fer. Le bassin d'amarrage à l'intérieur du brise-lames a été nettoyé et déblayé d'une quantité considérable de gravier qui s'y était accumulé.

Les travaux ont été exécutés pendant les mois de septembre, d'octobre et de novembre 1914 et en mars 1915.

Dépense pendant l'exercice de 1914-15: $2,307.74.

BACK-BAY.

Back-Bay, comté de Charlotte, est une station de pêche située sur un bras du havre l'Etêté, à environ 4 milles à l'ouest de l'Etang et à 2 milles à l'est de l'Etêté.

Le gouvernement provincial a construit un quai en encaissement et en tréteaux de 239 pieds de long, se prolongeant jusqu'au niveau de l'eau basse. Un prolongement de 86 pieds, donnant 8 pieds à l'eau basse, fut ajouté par le ministère en 1900-01.

En 1914-15, on a posé sur le quai un plancher neuf comprenant mille pieds de bois, m.p. L'ouvrage a été fait en deux jours en décembre 1914.

Dépense pendant l'exercice de 1914-15: $38.50.

BARNABY RIVER.

La rivière Barnaby se décharge dans la rivière Miramichi sud-ouest en venant du sud, vis-à-vis Millerton, 8 milles environ en amont de Newcastle.

Vis-à-vis de l'embouchure se trouve l'île Barnaby en dedans de laquelle passe le chenal de la rivière Barnaby sur une distance d'un mille pour rejoindre la rivière principale. En amont de l'île il y a de grandes étendues de grèves où l'on garde des radeaux de bois et où l'on se rend par le chenal intérieur dans lequel passent aussi les chalands chargés de madriers expédiés d'un moulin situé à l'embouchure de la rivière.

Le 3 octobre 1913, un contrat fut adjugé à M. Peter England pour draguer ce chenal, ce dragage s'est fait du 30 septembre au 13 novembre 1914 au moyen de la drague *Peter England*.

Une tranchée, de 1,270 pieds de longueur par 45 pieds de largeur et de 3 à 5 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées, a été creusée à travers la batture.

Les déblais enlevés composés de vase, de glaise et de gravier ont formé une quantité de 3,555·6 verges cubes (mesure sur place) ou 5,055·3 verges cubes (mesure sur chaland.) Le facteur d'expansion a été de 42 pour 100.

Le prix du contrat de dragage était de 60 cents par verge, et les dépenses se sont élevées à la somme de $2,237.24, dont $103.88 pour l'inspection.

BATHURST.

Bathurst, le chef-lieu du comté de Gloucester, est situé sur la rive sud de la Baie-des-Chaleurs.

Le havre de Bathurst a environ 2½ milles de longueur sur 2 milles de largeur, et est peu profond et en grande partie à sec à l'eau basse, excepté dans les petits chenaux tortueux. Une large batture à l'extérieur de l'entrée nuit sérieusement à la navigation.

Dragage.

Le 7 juillet 1913, un contrat fut passé avec la *Northern Dredging and Construction Co., Ltd.,* pour draguer le chenal principal ou Nepisiquit du havre de Bathurst afin de permettre aux vaisseaux, qui auparavant restaient au large, de se rendre jusqu'aux quais pour prendre leur cargaison de bois, et aussi afin d'accommoder les manufactures de pulpe et autres industries, compagnies de minerais de fer, etc.

La largeur de la tranchée est généralement de 200 pieds augmentant jusqu'à 300 pieds dans les courbes, avec une profondeur de 17 pieds (exigée dans le contrat), à l'eau basse des grandes marées. La profondeur finale d'après le projet général des améliorations est de 25 pieds.

Les grandes marées montent de 7 pieds; les mortes-mers de 2·5 pieds.

Le contrat original fut passé pour le dragage de 400,000 verges cubes (mesure sur place) de déblais, à raison de 25 cents par verge cube; de cette quantité il restait, au commencement de 1914-15, à draguer 190,620 verges cubes.

Le 19 mai 1914, un deuxième contrat a été adjugé à la *Northern Dredging and Construction Co., Ltd.,* pour enlever 600,000 verges cubes de déblais (mesure sur place) à raison de 30 cents par verge cube. Le premier contrat fut complété le 22 août 1914 et le deuxième commença à la même date.

Dans le dragage du deuxième contrat (198,828 verges cubes de déblais ont été enlevées pendant l'exercice de 1914-15. A la fin de la saison, pour compléter le dragage jusqu'à 17 pieds de profondeur à l'intérieur du havre, il restait à draguer 641,420 verges cubes (mesure sur place) avec en plus 162,000 verges cubes (mesure sur place) pour un virage dans le haut du chenal principal, et environ 200,000 verges cubes, dans le chenal secondaire conduisant à Middle-River et aux quais publics et de la *Bathurst Lumber Company.*

Le dragage de 1913 couvrait environ ¾ de mille du chenal, immédiatement en dedans de l'entrée, et aussi les battures Ripple et Ballast.

La section suivante, d'environ 1,700 pieds de largeur, où le chenal est déjà passablement profond, n'a pas été draguée; car en 1914, on a dragué à Seal Bar et aux Fourches sur une longueur de 4,400 pieds par 200 pieds de largeur, et au-dessus des Fourches sur une longueur de 1,900 pieds par 50 à 100 pieds de largeur. Une petite étendue de 400 pieds par 50 pieds a été aussi draguée sur la batture Nepisiquit à un mille en amont de Fourches.

Il reste dans le chenal une longueur d'environ deux milles où il n'a pas été fait de dragage ou que très peu, et de plus une superficie de 900 x 450 pieds au bassin de virage.

Dans le chenal secondaire conduisant au quai public, on a dragué quelque peu à la batture Tetagouche avec la drague du gouvernement sur une longueur d'environ 800

pieds. Pour faire les améliorations nécessaires en cet endroit, il faudrait draguer le chenal sur une longueur totale d'environ 1 mille.

Les dragues suivantes ont été mises en opération pour l'exécution du contrat: *Invader,* du 21 mai au 25 novembre; *Hayward,* du 29 mai au 28 novembre; *Gray Loggie,* du 14 juillet au 3 novembre; et *Steven D.,* du 29 octobre au 19 novembre.

La drague du gouvernement *N° 3* a été mise en opération en différents temps, en dedans du havre, lorsque la température l'empêchait de travailler sur la batture extérieure, du 19 mai au 17 novembre.

Les quantités totales de déblais enlevés par contrats ont été de 390,448 verges cubes (mesure sur place) ou de 398,888 verges cubes (mesure de chaland). La drague du gouvernement a enlevé 15,339 verges cubes de déblais (mesure de chaland).

Les déblais enlevés comprennent de la glaise, de la vase, du sable et du gravier.

Le dragage sur la batture en dehors de l'entrée du havre a été continué du 18 juin au 12 novembre, par la drague *N° 3,* du gouvernement, sauf du 20 juillet au 14 août et du 24 octobre, et du 2 au 7 novembre, alors que cette drague était en opération à la batture Tetagouche et dans la baie de Miramichi.

La batture extérieure a environ 1½ mille de largeur, elle a été partiellement draguée dans toute son étendue. Pendant la dernière saison, la drague *N° 3* a travaillé sur les 4,000 pieds intérieurs, et la tranchée creusée a généralement une largeur de 100 pieds; la quantité de déblais enlevés est de 72,068 verges cubes (mesure de chaland).

Une lisière, d'environ 3,000 pieds de longueur par 100 pieds de largeur, n'a pas encore été touchée, et environ 1¼ mille de ce qui reste de la tranchée forme une batture de 2 à 4 pieds.

Le coût des travaux exécutés en 1914-15 a été de $116,543.29.

BAIE-DU-VIN.

Baie-du-Vin, comté de Northumberland, se trouve sur la rive sud de la baie Miramichi, à 20 milles environ à l'est de Chatham.

Un quai public fut construit, en 1891-94, par le gouvernement provincial. En 1899-1901, le ministère des Travaux publics répara et reconstruisit partiellement ce quai.

Une partie du quai primitif fut endommagée ou détruite par la glace durant une tempête en décembre 1913. On la reconstruisit en 1914-15 par un ouvrage solide en caissons de 404 pieds de longueur pour remplacer la vieille structure de petites piles et travées et on relia le tout au vieux quai par une travée de 14 pieds. L'ouvrage en caissons a 20 pieds de largeur au sommet et un fruit de 1 dans 2 sur le côté du large et de 1 dans 8 sur le côté intérieur. Il est rempli de lest et sa surface est couverte d'une chaussée en gravier. De chaque côté il y de plus un lambrissage en madriers de 4 pouces.

Le plancher des vieux abords ayant 75 pieds de longueur a été enlevé et remplacé par du gravier couvrant toute cette section.

De chaque côté du quai on a aussi construit une clôture en fil de fer de 481 pieds de longueur.

Au commencement de la saison, les pièces de bois saines enlevées des piles endommagées ont été empilées sur le rivage et on a fait un trottoir temporaire sur des tréteaux le long du côté du quai de manière à permettre aux passagers de débarquer du steamer ou d'y embarquer, etc., pendant la reconstruction de l'ouvrage.

On a exécuté ces travaux du 16 au 25 avril, du 25 mai au 1er juin, pendant quelques jours en juin et du 2 juillet au 8 novembre.

Dépense pendant l'exercice financier de 1914-15: $6,104.03.

BEAVER-HARBOUR.

Beaver-Harbour, dans le comté de Charlotte, est situé à 35 milles à l'ouest de Saint-Jean, en ligne droite, et à 7 milles de la station Penfield, sur la voie du chemin de fer New-Brunswick Southern, est employé par les cabotiers comme point d'escale temporaire, et est aussi une station de pêche.

La construction d'un quai en pilotis sur le site d'un ancien quai du gouvernement provincial, a été commencée durant le dernier exercice financier et terminée en 1909-10. Cet ouvrage consiste en une approche de 320 pieds de long et 35 de large, et d'une tête de quai de 40 pieds sur 60, avec une profondeur de 24 pieds sur la façade, aux hautes eaux.

En 1914-15, le plancher du quai a été réparé avec 2,400 pieds, m. p. de madriers neufs. Cet ouvrage a été fait en février 1915.

Dépense pendant l'exercice de 1914-15: $84.80.

BLACK-RIVER.

Black-River, dans le comté de Kent, est un petit cours d'eau se jetant dans le havre de Bouctouche, à environ 1 mille de Bouctouche.

Pendant les mois de mars 1912, de février et mars 1913, une tranchée étroite d'une largeur moyenne de 10 à 20 pieds a été creusée, à la journée, à travers une batture à l'embouchure de la rivière, s'étendant jusqu'à un petit quai construit près du pont public.

Le dragage a pour but de permettre aux bateaux pêcheurs d'atteindre le quai à n'importe quel temps de la marée.

Pendant l'été de 1913, on a continué le dragage en vertu d'un contrat avec M. Félix Michaud, et un chenal d'environ 1,200 pieds a été creusé sur une largeur moyenne de 40 pieds.

Cet ouvrage a été complété en 1914, du 27 mai au 16 juin, alors qu'on a enlevé 1,996·8 verges cubes (mesure de chaland) de vase, de glaise, de sable et de coquillages, donnant ainsi la profondeur requise d'environ 4 pieds, à l'eau basse des grandes marées, dans la tranchée de 1,200 pieds par 40 pieds, qui fut élargie de 25 pieds sur une distance de 100 pieds à l'extrémité supérieure pour faire des bassins d'amarrage au quai.

Le dragage a été fait au prix de 35 cents par verge cube (mesure de chaland) et la dépense pour l'exercice de 1914-15 a été de $764, y compris $45.75 pour les frais d'inspection.

En haut du pont il y a une batture d'environ 800 pieds de longueur, où l'on a fait un peu de dragage il y a quelques années. Il reste à enlever 8,400 verges cubes de déblais en cet endroit.

BRUNDAGE'S-POINT.

Un quai en eau profonde a été construit en cet endroit par des travaux exécutés à la journée, commencés le 20 juin 1913 et complétés le 14 octobre 1914.

Les abords de ce quai ont 144 pieds de longueur par 17 pieds de largeur, ils consistent en une chaussée remplie de pierre avec une surface en gravier. La tête du quai est un ouvrage en caisson de 81 pieds de longueur ayant deux faces de 41 pieds chacune, et baignant dans 10 pieds d'eau au niveau de la marée haute.

Le quai a été construit au coût total de $4,394.08; les dépenses pendant l'exercice expiré le 31 mars 1915 ont été de $1,395.98.

BOUCTOUCHE (GRÈVE).

La grève de Bouctouche, comté de Kent, a 6 ou 7 milles de longueur, et sépare le havre du détroit de Northumberland. L'entrée du havre est à l'extrémité sud de la barre. On se propose de creuser un chenal à travers l'extrémité nord de la barre afin

de faire un passage entre le havre et les lieux de pêche et fournir un abri pour les bateaux de la rive extérieure. On a construit des brise-lames et des ouvrages de protection de chaque côté du chenal projeté, qui aura environ 950 pieds de longueur au niveau de l'eau haute et 40 pieds de largeur.

Pendant l'exercice de 1914-15, le brise-lames sud a été prolongé de 50 pieds sur 10 pieds de largeur; ce prolongement est construit en pilotis comme le vieux brise-lames. On a enlevé la pierre du brise-lames nord sur une longueur de 66 pieds, et on a mis à la place un remplissage en fascines et en pierre. La palée en pilotis sur la face intérieure du brise-lames nord et l'ouvrage de protection en madriers de 3 pouces ont été continués sur une longueur de 598 pieds; à l'extrémité intérieure l'ouvrage de protection a été aussi prolongé de 40 pieds. Pour maintenir le sable en place, on a construit, parallèlement à l'ouvrage de protection du côté nord, un ouvrage de protection de structure légère en piquets et fascines sur une longueur de 145 pieds par 3 pieds de hauteur. L'ouvrage de protection du côté sud a été rempli en arrière avec des herbes marines, des fascines et de la pierre sur une longueur de 360 pieds, tandis que l'ouvrage du côté nord a été rempli d'une manière analogue sur une longueur de 320 pieds.

Ces travaux ont été exécutés du 4 juin au 19 septembre.

Dépenses pendant l'exercice financier actuel: $2,501.58.

Dragage.

Le dragage sur la grève de Bouctouche a pour but d'ouvrir un canal entre les brise-lames et les ouvrages de protection déjà construits de manière à faire un havre de refuge pour les bateaux de pêche et donner un court passage se rendant aux endroits de pêche à partir de l'extrémité supérieure du havre de Bouctouche.

Le dragage couvre une longueur totale de 2,800 pieds, dont 1,200 forment le canal proprement dit et 1,600 se continuent à travers la batture dans la baie de Bouctouche, nom donné à l'extrémité supérieure du havre de Bouctouche.

Ces travaux de dragage ont été commencés en 1911; et en 1913 le canal était creusé, mais pendant une tempête il fut partiellement rempli de sable.

En 1914, en vertu d'un contrat adjugé à M. Félix Michaud, la drague *Excavator* a été mise en opération entre le 14 juillet et le 3 novembre. On fit du dragage sur toute la longueur de la tranchée dans la baie et sur une longueur de 600 pieds dans le canal; cette tranchée avait une largeur de 40 à 50 pieds et une profondeur de 3½ à 4½ pieds à l'eau basse des grandes marées.

La quantité totale de déblais enlevés en 1914-15 a été de 13,182½ verges cubes (mesure de chaland) de vase et de sable, dont 1,156 verges cubes furent jetées par-dessus bord; le coût du dragage a été de 36 cents par verge cube, formant un total de $5,280.01, y compris $256.88 pour les frais d'inspection.

Pour compléter la tranchée dans le canal, particulièrement dans les 600 pieds extérieurs, il reste à enlever environ 15,000 verges cubes de déblais (mesure de chaland). Cependant, on ne peut définir la quantité de dragage à faire à cause du sable mouvant, qui s'accumulera sans cesse dans la tranchée, tant que le courant n'y aura pas été bien établi.

HAVRE DE BOUCTOUCHE.

Dans les 5½ milles entre la ville de Bouctouche et l'entrée du havre sur le détroit de Northumberland, il y a trois battures, dont la plus nuisible se trouve à l'entrée, où un large banc de roche ne donne qu'une profondeur de 11 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Pendant la saison de 1913, la dérocheuse du gouvernement, *Lobnitz,* a travaillé sur ce rocher, le brisant à une profondeur de 3 pieds sur une longueur de 360 pieds et une largeur de 122 pieds.

En 1914, la dérocheuse a continué son travail entre le 15 juin et le 24 octobre, elle a brisé du roc sur une superficie de 725 pieds de longueur par 122 pieds de largeur. Il reste à briser environ 600 pieds de longueur de galets.

Entre le 20 août et le 16 octobre, la drague *N° 13* du gouvernement a été mise en opération sur la section intérieure de la batture et a enlevé le sable et le roc broyé sur une longueur de 600 pieds par une largeur d'environ 100 pieds, et sur une autre longueur de 440 pieds par 50 pieds de largeur, avec une profondeur moyenne de 15 à 16 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Les déblais enlevés forment une quantité de 10,322 verges cubes (mesure de chaland) ou 10,233 verges cubes (mesure sur place).

La batture extérieure a une longueur totale de 4,000 pieds, elle est formée de sable, sauf à l'endroit où se fait le dragage actuel. Dans le chenal du havre il y a deux battures de vase et de glaise, de 4,180 pieds et de 1,750 pieds de longueur entre les contours de 13 pieds.

CAMPBELLTON.

Campbellton se trouve sur la rive sud de la rivière Restigouche, à 16 milles en amont de Dalhousie, et à 6 milles en aval du point extrême du refoulement de la marée; c'est une station importante du chemin de fer Intercolonial et le terminus du chemin de fer International. C'est un port important d'où l'on expédie une quantité considérable de bois de charpente, et sa population augmente rapidement.

En 1914-15, le vieux plancher en madriers a été remplacé par une chaussée en pierre et en gravier sur une longueur de 165 pieds par 10 à 15 pieds de largeur, sur le prolongement du quai en eau profonde, et on a renouvelé les madriers de 4 pouces, sur une largeur de 10 à 15 pieds, sur le prolongement ouest, et une largeur de 10 à 16 pieds sur le quai en eau profonde. Le couronnement du quai en eau profonde sur une longueur de 3,000 pieds ainsi que les pilotis ont reçu deux ou trois couches de carbolineum. On a placé dans le quai en eau profonde cinq nouvelles défenses et 20 pieds linéaires de pièces de couronnement de 10 x 12 pouces. Le hangar aux outils a été réparé et lambrissé en bardeaux, et la couverture en gravier a été réparée.

Sur le quai du Marché, on a donné trois couches de carbolineum aux pièces de couronnement sur une longueur totale de 800 pieds.

Ces travaux ont été exécutés du 15 août au 20 octobre.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $795.94.

DRAGAGE.

Quais en eau profonde.

La rivière Restigouche coule avec un courant rapide jusqu'aux limites de la marée, 6 milles en amont de Campbellton; aux environs de Campbellton il s'accumule une grande quantité de vase et de terre d'alluvion à cause de la rencontre du courant de la rivière et de la marée. C'est pourquoi on est obligé de draguer chaque année en cet endroit pour garder le chenal de la rivière et les alentours des quais à la profondeur requise.

Aux quais en eau profonde, où des bassins d'amarrage, de 22 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées, sont nécessaires pour garder en flotte les steamers qui viennent prendre leurs cargaisons de bois, la drague du ministère, *St. Lawrence* ou *N° 2*, a été mise en opération entre le 25 juin et le 25 juillet, et entre le 29 août et le 16 septembre, pour creuser les bassins le long de la face extérieure des quais, sur une largeur de 100 pieds et une longueur de 1,100 pieds. On a obtenu ainsi une profondeur de 20½ à 23 pieds à ces endroits où il y avait de 18 à 20 pieds avant le dragage. Sur la face intérieure des quais, sur une longueur d'environ 300 pieds par 100 pieds de largeur, on a dragué jusqu'à 22 et 23 pieds, là où il n'y avait que 20 pieds d'eau auparavant.

Il a été enlevé 22,400 verges cubes de déblais, mesure de chaland.

Quais de la ville et de Shives.

Entre le 17 septembre et le 6 octobre, la drague du gouvernement, *St. Lawrence* ou N° 2, a été mise en opération sur la rivière en avant de la ville de Campbellton pour draguer un chenal jusqu'au quai de la ville, ce chenal devant servir aussi pour se rendre au quai Shives, qui se trouve immédiatement plus haut. Ces quais servent aux importations de charbon, mélasses, etc.

La superficie draguée a été d'environ 320 x 125 pieds, à partir de 300 pieds du quai de la Ville et en gagnant vers l'angle inférieur de ce quai. Par ce dragage on a obtenu une profondeur de 12 à 15 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

On a ainsi enlevé 8,400 verges cubes (mesure de chaland) de déblais, composés de vase, gravier, etc.

CAPE-BALD.

Cape-Bald, comté de Westmoreland, est le nom d'une région agricole très peuplée et d'un lieu de pêche, sur la rive sud du détroit de Narthumberland, à environ 14 milles à l'ouest de Shédiac.

La construction à l'entreprise par M. E. A. Waldberg, d'un brise-lames à Cape-Bald, a été commencée le 6 juin 1909; cet ouvrage, qui comprend un abord de 64 pieds de longueur et une tête de quai de 100·4 pieds de longueur à sa face extérieure, a été achevé presque entièrement vers la fin de 1910. Après l'enlèvement des moules, on s'est aperçu que des anfractuosités s'étaient produites dans l'ouvrage en béton et que les vagues l'affouillaient en dessous.

En 1914-15, des caissons en béton armé formant un ouvrage de protection ont été érigés le long du côté nord du brise-lames, à 55 pieds du coin nord-ouest. Vingt-et-un caissons, de 4 pieds de largeur au sommet et de 5½ pieds au fond, sur une longueur de 11 pieds par 6 pieds de hauteur, chacun, ont été construits; les fondations de 17 de ces caissons ont été nivelées par un scaphandrier. Il a été employé 465 sacs de ciment et 225 verges cubes de pierre concassée. Les caissons et un espace de 2½ à 4 pieds de largeur entre eux et le vieux mur ont été remplis de lest; on a aussi rempli l'intérieur du brise-lames sur un espace d'environ 60 x 10 x 12 pieds, où le lest avait été enlevé par la mer.

On a construit un bureau et un hangar de 28 x 18 pieds.

Les travaux ont été exécutés du 3 juin au 4 septembre.

Dépense pendant l'exercice financier: $3,593.84.

CHOCKFISH.

Chockfish, comté de Kent, est un établissement de fermiers et de pêcheurs, situé sur le détroit de Northumberland, à mi-distance environ entre Richibouctou et Bouctouche.

Il y a en cet endroit des brise-lames de chaque côté de l'embouchure de la rivière actuelle, et des ouvrages de protection avec un barrage fermant le chenal instable original. Au moyen de ces constructions on a augmenté la profondeur de l'eau et obtenu une entrée permanente à un havre de refuge convenable.

Entre le 15 juin et le 31 juillet, et du 17 août au 25 septembre, on a enlevé le mur en pierre, rempli les brise-lames avec de nouvelles fascines, et replacé le mur en pierre sur une longueur de 310 pieds au brise-lames nord; et on a fait le même ouvrage au brise-lames sud, sur une longueur de 250 pieds. On a fait disparaître un angle aigu du brise-lames nord, qui s'avançait dans le chenal, affectait le courant et faisait occumuler le sable, et le brise-lames a été reconstruit sur une distance de 37 pieds avec des pilotis, des moises et des traversines remplis de fascines et de pierre. Les pièces de bois carré et les sommets des pilotis du brise-lames ont été peinturés avec du carbolineum.

Dépense pendant l'exercice financier: $912.32.

CHOCOLATE-COVE.

Chocolate-Cove, comté de Charlotte, est situé au sud-est de l'île Deed, à 2 milles de Leonardville et à 2½ milles de Cummings-Cove, où il y a des quais du gouvernement. La population de Chocolate-Cove est d'environ 125 habitants, tous des pêcheurs.

Le 15 décembre 1913, un contrat fut accordé à la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.,* pour le dragage d'un site pour le quai et d'un bassin de 400 x 150 pieds, jusqu'à 9 pieds de profondeur à l'eau basse, ainsi que pour la construction d'un prolongement en pilotis de 310 pieds de longueur et de 22 pieds de largeur, et d'une tête de quai de 40 x 60 pieds mesurés au sommet.

Le dragage a été fait du 20 avril au 29 mai 1914; le quai a été commencé le 13 juin et complété le 7 novembre 1914.

Dépense pendant l'exercice de 1914-15: $26,646.87.

Le 23 avril 1915, le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick a transféré au gouvernement fédéral le vieux quai et le droit de passage. Le quai a 142 pieds de longueur, 29½ pieds de largeur aux abords du chemin public, s'élargissant jusqu'à 39 pieds dans une distance de 35 pieds, puis se rétrécissant à 22 pieds dans les 103 pieds qui suivent jusqu'à la face du quai.

COCAGNE.

Quai neuf à l'église de Cocagne.

Cocagne, comté de Kent, est un village de fermiers et de pêcheurs situé sur le détroit de Northumberland, à mi-chemin environ entre Bouctouche et Shédiac.

Le 11 mai 1914, un contrat fut adjugé à M. H. G. Beresford pour la construction d'un quai à Cocagne, près de l'église, qui se trouve à 1 mille au nord du village proprement dit et à un endroit convenable pour les pêcheurs comme débarcadère pour un grand nombre de vaisseaux.

L'ouvrage commencé le 8 février 1915 fut complété d'après le contrat, le 25 mars.

Ce quai a 380 pieds de longueur et comprend des abords ou piles de rivage, de 159 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, formées de 5 travées de 18½ à 19 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, de 4 piles de 20 à 21½ pieds de longueur par 15 pieds de largeur; et une tête de quai de 40 x 40·5 pieds. Les petites piles et la tête du quai sont lambrissées avec des madriers créosotés, de 4 pouces.

Le prix du contrat était de $6,880, et on a payé $262.28 pour 3,593 pieds cubes d'ouvrage en caisson additionnel, à raison de 7·3 cents par pied cube, étant le pro rata du prix du contrat. Cet ouvrage supplémentaire a été rendu nécessaire à cause d'un tassement plus considérable et de changements non prévus dans le fond.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $7,247.28, y compris $105 pour les frais d'inspection; ces montants représentent la somme totale dépensée jusqu'à cette date pour ce quai.

COLE'S-ISLAND.

Cole's-Island est situé à la tête de la rivière Washademoak, où commence la navigation sur cette rivière.

On a fait à cet endroit du dragage pour creuser un bassin, en avant du quai, jusqu'à une profondeur de 9 pieds à l'eau basse.

La superficie draguée est approximativement de 10,500 pieds carrés. Les déblais enlevés consistent en tuf (*hard pan*), cailloux et en débris de deux steamers brûlés et naufragés à cette place. On a enlevé 2,380·4 verges cubes (mesure de chaland).

Le prix du contrat payé pour ce dragage a été de 22½ centins par verge cube (mesure de chaland), formant un total de $758.14, y compris 23½ heures d'ouvrage pour enlever les débris des bateaux naufragés.

Ces travaux ont été exécutés par la drague *Tantawanta* de la *St. John River Dredging and Construction Company.* Le dragage commencé le 3 septembre a été complété le 18 du même mois.

DALHOUSIE.

Dalhousie, comté de Restigouche, est situé à la tête de la Baie des Chaleurs et à l'embouchure de la rivière Restigouche, 16 milles en aval de Campbellton. La population est de 1,650 habitants. C'est un port important d'où il s'expédie du bois en grande quantité.

Le quai de la traverse, construit par le gouvernement provincial en 1892 pour le service du bateau traversier interprovincial et du trafic local, a été reconstruit par le ministère des Travaux publics en 1907 et 1908.

Des réparations ont été faites à ce quai, du 10 juillet au 1er août 1914, consistant à poser un pavé en madriers de 2 pouces sur le vieux plancher, sur une longueur de 478·6 pieds, dont 399 pieds de 13½ pieds de largeur, et 79½ pieds de 18·7 pieds de largeur. Toute la tête du quai, de 68½ x 39½ pieds, a été recouverte de madriers neufs.

On a exhaussé une partie du centre de la tête du quai, qui avait été renforcée, en plaçant des pièces de bois additionnelles sur les vieilles solives.

Dépenses pendant l'exercice financier: $481.96.

Dragage.

En août 1913, un contrat a été adjugé à la *Northern Dredging and Construction Co.* pour enlever une batture de roches ou récif près de l'extrémité du bassin au quai de la *Dalhousie Lumber Company,* sur le côté ouest du bassin du bateau traversier, à Dalhousie. Le dragage a pour but de procurer un bassin d'amarrage bien sûr aux steamers qui viennent à ce quai prendre leurs cargaisons de bois de construction et de bois de pulpe.

Les prix du dragage par contrat étaient de $5 par verge cube (mesure sur place) pour le roc et de 30 cents pour les déblais ordinaires.

Des travaux de dragage ont été exécutés en 1913, et aussi entre le 24 juin et le 7 juillet 1914, alors que la plus grande partie des déblais de consistance molle a été enlevée sur toute la superficie de 200 par 75 pieds; on a aussi miné et enlevé du roc jusqu'à une profondeur de 21 pieds, sur une étendue de 108 x 65 pieds. La section la plus difficile a été draguée et on a fait une amélioration considérable dans la navigation, mais le contrat n'a pas été complété.

En 1914, 88·8 verges cubes de vase ou de déblais de la classe "B" et 319·8 verges cubes de roc miné l'année précédente ont été draguées.

En 1914, en vertu d'un contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.,* 2,974·8 verges cubes (mesure de chaland) de déblais ont été enlevées pour élargir le retour dans le quai de la traverse et préparer les fondations d'un brise-lames dans le bassin de la traverse. On a aussi dragué des bas-fonds à certains points dans le bassin de la traverse en général, où le dragage n'avait pas été complété l'année précédente. Le prix du dragage était de 29½ cents par verge cube (mesure de chaland).

Les dépenses, y compris $58.25 pour les frais d'inspection, ont été de $2,561.47.

DINGEE (BATTURES DE).

Les battures de Dingee sont situées dans le chenal de Gagetown Creek sur la rivière Saint-Jean, à 36 milles de Fredericton et 48 milles de Saint-Jean.

On a fait du dragage à cet endroit dans le but d'avoir un chenal, de 150 pieds de largeur par 700 pieds de longueur jusqu'à une profondeur de 11 pieds à l'eau basse, à travers ces battures.

La superficie draguée a été de 147,000 pieds carrés. Les déblais enlevés se composent de vase et de sable. On a enlevé 16,983·3 verges cubes (mesure sur place) de déblais, la quantité au-dessous du niveau de datum étant de 4,713 verges.

Ce dragage a été fait par la drague du gouvernement *N° 12,* du 8 juillet au 4 août alors que les travaux ont été suspendus.

DORCHESTER.

Dorchester, comté de Westmorland, est le chef-lieu du comté de Westmorland, et une station du chemin de fer Intercolonial. Le quai, où se trouve la gare ayant 200 pieds de front, a été transféré en 1911 par le ministère des Chemins de fer et Canaux.

Ce quai, qui était alors en très mauvais état, a été reconstruit et agrandi en vertu d'un contrat passé le 29 octobre 1913 avec la *Island Dredging and Construction Company.* Le prix du contrat était de $15,400.

Les travaux furent commencés le 19 septembre 1914 et lors de leur suspension, le 30 novembre, on avait construit un ouvrage en caissons, de 10 pieds de largeur par 6 pieds de hauteur, sur une longueur totale de 246 pieds, pour former la face extérieure du lit des vaisseaux en avant du quai. L'excavation jusqu'au niveau de l'intérieur du lit a été partiellement complétée et les fondations de la nouvelle face du quai furent construites sur une longueur de 120 pieds par 15 pieds de largeur, sur une hauteur de 1 à 8 rangs de pièces.

Entre le 9 et le 20 avril, les 1er, 4, 29 et 30 mai et du 13 au 23 juin, on a fait des travaux à la journée, consistant à enlever la vase accumulée dans le lit des vaisseaux et du quai du ministère. Les excavations couvrent une superficie d'environ 200 pieds par 14 pieds sur une profondeur de 1½ pied.

Les dépenses pendant l'exercice de 1914-15 ont été de $2,957.50, y compris $199.25 pour les frais d'inspection, et $238.75 pour l'ouvrage à la journée.

DOUGLAS HARBOUR.

Le port de Douglas est situé sur la rive ouest du lac Grand, à 6 milles de son entrée. Il est très bien protégé et peut servir ainsi de refuge en tout temps pendant la saison de la navigation.

On a fait du dragage à cet endroit pour creuser un bassin qui, une fois complété, aura 340 pieds de longueur par 272 pieds de largeur, formant une superficie de 92,500 pieds carrés.

Ce bassin a été partiellement achevé jusqu'à une profondeur de 8 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Il reste à creuser 2½ pieds de tranchées d'une largeur de drague de 25 pieds par tranchée, sur le côté est du bassin. Les déblais enlevés se composent d'alluvion et de sable; on a enlevé 5,025 verges (mesure sur place) (dont 71 verges en dehors des lignes) équivalent à 5,576·4 verges (mesure de chaland). Le facteur d'expansion a été de 11 pour 100.

Le prix du contrat du dragage était de 35 cents par verge, et les entrepreneurs, ayant enlevé 4,954 verges de déblais, reçurent la somme de $1,733.90..

Le dragage a été fait par la drague *Tantawanta* de la *St. John River Dredging and Construction Company.* .

Les travaux commencés le 9 novembre ont été arrêtés le 18 novembre, à la clôture de la navigation.

DUNHAM.

Dunham est situé dans le comté de King, sur le côté est de la rivière Saint-Jean, environ 25 milles au-dessus de Saint-Jean.

Du dragage était requis pour donner une plus grande profondeur d'eau en avant du quai, et a été fait à une profondeur de 9 pieds au-dessous de l'eau basse.

La drague *New Brunswick N° 1* de la *New Brunswick Construction Co.,* y a travaillé du 4 au 22 octobre 1913, et a dragué 12,683·2 verges cubes, mesurées sur place, de gravier, glaise et sable de la classe " B ", à 28 cents par verge. Les dépenses totales pour l'année 1913-1914, y compris les frais d'inspection, ont été de $3,604.70.

Les déblais enlevés étaient de la glaise et du gravier. Pendant tout le temps des travaux on a enlevé 17,381·8 verges (mesure sur place) de déblais, représentant

22,053·7 verges, mesure de chaland, et donnant un facteur d'expansion de 18 pour 100.

Le prix du contrat était de 28 cents par verge, et les entrepreneurs ayant enlevé 686 verges de déblais en 1914, reçurent la somme de $192.08. Le montant total payé aux entrepreneurs pour tout l'ouvrage a été de $3,743.38 (4,012·6 verges ayant été déduites pour creusage non nécessaire).

Le dragage fait en 1914 a été commencé le 24 juillet et fini le 29 du même mois.

DURHAM.

Le quai public de Durham, comté de Restigouche, a été construit en 1905-06. Il est situé dans la Baie-des-Chaleurs, près de l'extrémité est du comté de Restigouche.

Presque tous les ans, ce quai se couvre d'herbes marines, de billots en dérive, etc., apportés par les grandes marées. En 1914-15, on a exhaussé le quai au moyen de deux rangs de pièces de parement de 10 x 12 pouces et de 10 x 10 pouces.

Les travaux commencés le 15 mars ont été achevés le 31 du même mois.

Dépense pendant l'exercice financier: $1,706.57.

DYKEMAN'S SHOALS (BATTURES DE).

Ces battures sont situées dans la rivière Saint-Jean, à 51 milles de Fredericton et 33 milles de Saint-Jean. Elles se trouvent à l'extrémité supérieure de l'île Spoon et se prolongent en descendant le chenal de l'est en bas de l'île Spoon vers le quai Gerow, sur une distance d'environ 1,200 pieds au delà de l'extrémité de l'île Spoon.

On a fait du dragage afin de creuser un chenal de 150 pieds de largeur, d'eau profonde en eau profonde, à travers ces battures.

Un chenal de 1,700 pieds de longueur par 150 pieds de largeur a été dragué jusqu'à 11 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. Pour compléter l'ouvrage il reste à draguer 39,989 verges de déblais, mesurées sur place.

Les déblais enlevés se composent de sable et de vase.

La drague *N° 12* du ministère a commencé les travaux le 9 octobre, et les a continués jusqu'au 14 novembre; pendant ce temps 25,931 verges de déblais ont été enlevées.

EDGETT'S-LANDING.

Edgett's-Landing, comté d'Albert, est situé sur le côté ouest de Petitcodiac, à 2 milles en aval du village de Hillsborough, le long du chemin de fer Albert-Southern. Le quai est construit en caissons de bois rond et de bois carré; il a 400 pieds de longueur par 20 à 40 pieds de largeur, et une hauteur de 35 pieds à son extrémité extérieure. Les grandes marées montent de 46 pieds.

En 1914-15, le dessus du quai, comprenant le plancher, les solives et un rang de pièces, a été renouvelé sur une longueur de 220 pieds et une largeur de 20 pieds. On a renouvelé 450 pieds linéaires de couronnement, deux poteaux d'amarrage et plusieurs défenses. Le lit des vaisseaux à côté du quai a été réparé, et l'on a érigé et peinturé un hangar pour le fret, de 12 x 20 pieds.

Les travaux ont été exécutés dans le cours des mois de juillet, août, octobre et décembre 1914 et en janvier 1915.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $1,356.79.

EVANDALE.

Un quai à l'eau haute a été construit en cet endroit par l'entrepreneur John O. Van Wart. Les travaux commencés au mois d'août 1913 ont été complétés le 31 mai 1914. Le coût de l'ouvrage a été de $8,000.

Ce quai a une longueur de 346 pieds, comprenant des abords de 122 pieds de longueur par 24 pieds de largeur. La face de la tête du quai a 57 pieds de largeur dans 14 pieds d'eau à l'eau haute.

Les dépenses totales, y compris l'inspection, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915, ont été de $4,371.33.

FAIRHAVEN.

Fairhaven, île du Daim, comté de Charlotte, lieu de pêche bien abrité et port de relâche du paquebot-poste, est situé à 7 milles de Saint-André. Il y a quelques années, le gouvernement provincial construisit en ce lieu un quai sur chevalets de 199 pieds de longueur. Ce quai étant devenu en ruines, le gouvernement provincial répara les abords et une demande fut faite au ministère pour la reconstruction de la tête du quai.

Le 28 novembre 1912, on passa un contrat pour l'exécution d'une tête de quai en encaissement de bois rond, de 32 x 50 pieds, mesurage au sommet, relié au quai actuel par une travée de 8 pieds.

L'ouvrage fut commencé le 13 octobre 1913, et, le 16 janvier 1914, la tête du quai, avec une base de 58 pieds par 40 pieds, avait été construite jusqu'à une hauteur de 16 pieds, et 8 pieds de lest furent placés dans tout l'ouvrage.

En 1914-15, la tête du quai fut complétée, et un plan incliné flottant, commencé l'année précédente, fut construit au quai, comme ouvrage additionnel au contrat. Le plan incliné comprend un chaland de 17 x 30 pieds, et une travée en forme de pont, de 45 pieds de longueur par 6 pieds de largeur.

Les travaux repris le 2 avril ont été complétés le 20 juillet 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $4,500.

FREDERICTON.

Dragage.

Fredericton, capitale de la province, est située sur le côté ouest de la rivière Saint-Jean, à 84 milles de Saint-Jean. C'est le terminus de plusieurs steamers faisant escale à Saint-Jean, Gagetown et à certaines places intermédiaires.

On a fait du dragage dans le but de creuser jusqu'à une profondeur de 11 pieds, au-dessous du niveau de l'eau basse, toute l'étendue de la rivière entre le pont public et le pont du chemin de fer. Ce dragage fournit un bassin profond sur une distance de 500 pieds à partir de la face du quai.

Le dragage a été commencé en 1912 par la *New Brunswick Construction Company,* et il a été enlevé pendant cette année 173,656·3 verges de déblais, mesure de chaland. On a continué ce dragage en 1913 pendant laquelle on a enlevé 51,446 verges de déblais, mesure de chaland. Les montants payés et les dépenses des inspecteurs pendant les deux années ont atteint le chiffre de $2,733.88.

On a repris le dragage en 1914, les déblais enlevés étaient formés de gravier et du sable.

La quantité totale de déblais enlevés pendant les trois années a été de 253,074 verges, mesure de chaland, la quantité draguée en 1914 étant de 27,971·7 verges.

Le prix du dragage a été de 23 cents par verge cube (mesure de chaland) et le montant dû aux entrepreneurs a été de $58,207.02. La dépense totale pour 1914 s'est élevée à $6,433.49.

Les travaux ont été exécutés par la *New Brunswick Construction Company,* et pendant l'exercice de 1914, les dragues mises en opération ont été la drague *New Brunswick N° 1* et la drague *Tantawanta.*

Le dragage fait en 1914 a commencé le 31 juillet pour se terminer le 22 août.

Dépense totale de tout le dragage, y compris les frais d'inspection: $61,195.90.

Quai.

Le 26 août 1912, les entrepreneurs Chas. et Robert Forbes ont commencé à Frédéricton, comté de York, la construction d'un quai en béton et en caissons, pour l'eau haute.

Les travaux complétés le 10 juin 1914 ont coûté la somme de $19,700, avec $427 de travaux supplémentaires.

Pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915, on a dépensé le montant total de $2,852.33.

GOOSEBERRY-COVE.

Gooseberry-Cove, comté de Saint-Jean, est situé à 23 milles par le chemin et à 14 milles par eau, à l'ouest de Saint-Jean. Les gens de l'endroit possèdent douze bateaux de pêche et plusieurs pêcheurs y établissent leurs quartiers pendant la saison de la pêche au saumon. Afin de protéger les bateaux de pêche contre les vents du nord-est, le ministère a commencé en 1911-12, la construction d'un quai en caissons de bois rond, de 176 pieds de longueur. L'ouvrage fut construit jusqu'au niveau de l'eau haute sur une longueur de 123 pieds et une largeur de 15 pieds au sommet et partiellement lesté.

Au cours de l'année 1913-14, le quai fut élevé à sa hauteur définitive, à 4 pieds au-dessus de l'eau haute et lesté, et une tête de quai de 25 x 46 pieds fut construite jusqu'à la hauteur requise. Le quai a été terminé en 1914-15, en plaçant des solives, un plancher, un couronnement et des défenses sur le côté intérieur.

Ces travaux commencés le 1er octobre ont été complétés le 18 novembre 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $746.43.

GRANDE-ANSE.

Granse-Anse, comté de Gloucester et station du chemin de fer Caraquet, est un établissement agricole et une pêcherie de 800 habitants environ. Ce lieu se trouve sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à 28 milles au nord-est de Bathurst. La construction d'un brise-lames à Grande-Anse pour offrir un abri aux bateaux de pêche a été commencée en 1876.

Du 20 août au 15 septembre 1914, on a posé 349 pieds linéaires de pièces de couronnement, et le plancher sur une longueur de 142 pieds sur l'éperon commencé en 1911, du côté est du havre. De plus, 100 verges cubes de lest ont été placées dans le brise-lames, les pièces de couronnement et les sommets des défenses ont été peinturés avec du carbolinéum et 22 défenses ont été posées. A l'extrémité de l'éperon, près du rivage, on a construit un caisson, de 22 pieds de longueur, en bois rond brut, rempli de fascines, de bois de déchets, etc., pour remplir le trou que l'affouillement de la mer avait fait dans le rivage. Le bois qu'on avait en main a été empilé, le chaland a été réparé et peinturé.

Le 20 novembre, la tête du brise-lames fut endommagée par une forte tempête accompagnée d'une grande marée extraordinaire. Du 25 novembre au 3 décembre, une petite partie du plancher brisée par la tempête a été renouvelée après avoir placé 7 verges cubes de lest dans l'ouvrage. On a aussi remis à neuf deux pièces de parement, des pièces en genoux et une solive de plancher.

On a sauvé des débris du brise-lames apportés au rivage, 20 genoux, 50 pièces de bois, deux barils de boulons, fiches, etc. Le chaland a été ensuite mis en sûreté pour l'hiver.

Dépenses pendant l'exercice financier: $274.74.

GRANDIGUE.

Grandigue, comté de Kent, est un établissement de pêche et de cultivateurs, situé sur le côté nord du havre de Shédiac, à 7 milles environ de Shédiac, par terre.

Du 6 octobre au 16 novembre 1914, on a dragué, par de l'ouvrage à la journée, dans les bassins d'amarrage et les alentours du quai public à Grandigue, et 2,853 verges

(mesure de chaland) de sable, de vase, de glaise et de pierres ont été enlevées, au coût total de $1,047.94 ou à raison de 36·7 cents par verge cube.

On avait loué pour ces travaux une petite drague du type *Orange Peel,* à raison de $15 par jour, y compris les gages du mécanicien, la gazoline, l'huile, etc., et on a passé ensuite dans les bassins avec des râteaux aux huîtres pour enlever les protubérances.

Une superficie de 250 pieds de longueur par 40 pieds de largeur a été draguée. Ensuite, on a élargi le chenal de 100 pieds jusqu'à 150 pieds près du quai, et le dragage a été continué de chaque côté du quai dans les bassins, de 100 à 120 pieds de longueur et de 40 à 50 pieds de largeur. La profondeur du dragage a varié de 2 à 2½ pieds à l'extrémité extérieure des bassins où il y a 7 pieds à l'eau basse, tandis qu'à l'extrémité intérieure il y a de ½ pied à 4 pieds de profondeur.

Cette augmentation de profondeur permettra aux bateaux de pêche d'accoster au quai ou d'en partir en aucun temps de la marée.

Dépenses pendant l'exercice financier: $1,047.94.

GRANDE RIVIÈRE DU SAUMON.

La grande rivière du Saumon est un petit estuaire à mascaret qui se trouve à 8 milles à l'est de Quaco. On expédie du bois de charpente de cet endroit. Les marées de printemps atteignent 30 pieds. La grève qui s'avance de l'ouest, offre un petit abri laissé à sec à l'eau basse et ne permet qu'un couloir étroit à l'entrée. Pour entretenir le dégagement de ce chenal, on construisit deux brise-lames, de 372 et 316 pieds respectivement, sur les deux côtés du chenal.

En 1914-15, un raz-de-marée affouilla la plage le long du brise-lames ouest, et laissa à nu la base de l'ouvrage sur une distance de 220 pieds. Ce dommage fut réparé par du remplissage en fascines et en pierre jusqu'à une hauteur moyenne de 5 pieds sur toute cette distance.

Ces travaux furent exécutés en mars 1915.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $147.75 (chargées aux dépenses des "Havres et Rivières", N.-B.).

GRIMROSS (CANAL).

Le canal Grimross est situé à 35 milles de Fredericton et 48 milles de St-Jean, tout à fait au fond de la crique Gagetown dans la rivière St-Jean. Ce canal se trouve sur la route des steamers qui font escale à St-Jean et Fredericton.

On a fait du dragage en cet endroit jusqu'à une profondeur de 11 pieds sur une largeur de 150 pieds, mais on n'a pas complété l'ouvrage. Le tracé de cet ouvrage avant le dragage démontrait que le chenal profond dans le centre exigeait d'être dragué de chaque côté sur une largeur totale de 150 pieds. Sur le côté ouest du chenal, ou du côté de la terre ferme, on a dragué une tranchée jusqu'à 9·5 pieds avec la drague *N° 12;* sur le côté est du chenal ou du côté de l'île, on a dragué jusqu'à 11 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, à l'exception d'une petite partie.

Les travaux ont été commencés le 8 août par la drague du ministère, *N° 12,* mais à cause de la difficulté du dragage dans un fond dur, cette drague a été retirée de l'ouvrage, le 6 octobre, après avoir enlevé 14,491 verges de déblais, et les travaux ont été continués par contrat.

La nature des déblais est de la glaise et de la vase. La quantité totale de déblais, dragués par la *New Brunswick Construction Company,* a été de 16,717·5 verges cubes, mesurées sur place, équivalent à 20,067 verges, mesure de chaland. Le facteur d'expansion entre la mesure sur place et le mesure de chaland a été de 19 pour cent.

Le prix du dragage par contrat a été de 21½ cents par verge, les entrepreneurs ayant droit à recevoir le paiement pour l'enlèvement de 15,631·7 verges, mesurées sur place, ce qui représente la quantité totale moins le dragage au delà de la profondeur requise et au delà les lignes extérieures.

Le montant dû aux entrepreneurs: *New Brunswick Construction Company,* est de $3,360.75.

Les travaux de dragage ont été exécutés par la drague *New Brunswick N° 1* qui a commencé l'ouvrage le 27 octobre et a abandonné le 15 novembre, et par la drague *Tantawanta* qui a travaillé du 2 au 5 novembre.

HARVEY-BANK.

Harvey-Bank, comté d'Albert, est situé sur la rivière Shepody, un estuaire du Peticodiac, où se rend la marée. La rivière Shepody est navigable jusqu'à Albert. Il s'est expédié de Harvey-Bank environ trois millions de pieds de bois par année durant les deux dernières saisons de navigation, sans compter une certaine quantité des produits de la ferme, etc.

Le quai, construit par le ministère en 1909, a 125 pieds de longueur, 44 pieds de largeur, y compris une tête de quai de 65 x 25 pieds. Il y a une profondeur de 20 pieds à l'eau haute à la tête du quai. Ce quai n'ayant pas été construit à la hauteur requise au-dessus du niveau des grandes marées il fut décidé de l'exhausser.

En 1914-15, le quai, ayant une superficie de 4,800 pieds carrés, a été exhaussé de 2 pieds par l'addition de deux rangs de parements, avec solives, plancher, couronnement et défenses. Une section d'un vieux quai, contigu au quai neuf, et que le ministère avait acheté, fut améliorée par l'addition de cinq rangs de parements, avec solives, plancher et couronnement, sur une longueur de 100 pieds et une profondeur de 16 pieds par 4½ pieds. On a amélioré aussi la chaussée du quai au moyen de fascines et de gravier.

Les travaux ont été exécutés dans le cours des mois d'octobre, novembre et décembre 1914 et en mars 1915.

Les dépenses pour l'exercice de 1914-15 ont été de $2,073.46.

HATFIELD'S POINT.

Le 28 juillet 1914, l'entrepreneur Wm R. Fawcett, a commencé la construction d'un quai en bois et béton à Hatfield's Point, comté de King, et l'ouvrage a été terminé le 1er janvier 1915, à l'exception du trottoir en béton.

Ce quai a 169 pieds de longueur par 45 pieds de largeur, avec une profondeur d'eau de 12½ pieds au niveau de l'eau haute.

Dépenses totales pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1915, y compris l'inspection: $8,371.70.

HEUSTIS-LANDING.

Le 13 juillet 1914, l'entrepreneur Melvin Jones a commencé le quai de Heustis-Landing, comté de Queen, et complété l'ouvrage, le 18 janvier 1915.

Ce quai a 169½ pieds de longueur, 33 pieds de largeur à l'extrémité extérieure, avec une face de 50½ pieds. Il a été construit pour le montant du contrat, $6,275, avec en plus $125 pour les poteaux d'amarrage, et $132.75 pour tassement additionnel, formant une dépense totale de $6,522.37.

HUMPHREY.

Humphrey est situé sur la rive ouest du lac Washademoak, à 8 milles de la rivière Saint-Jean; c'est une place d'escale pour le steamer qui fait le trajet Saint-Jean-Washademoak.

Le dragage fait à cet endroit avait pour but de creuser un bassin d'amarrage en avant du quai de Humphrey afin de rendre plus faciles l'accostage et le départ des bateaux.

Les déblais dragués consistent en vase et gravier. On a enlevé 12,048·7 verges de déblais, mesure de chaland.

Le dragage par contrat a été fait à raison de 22½ cents par verge, et le montant dû aux entrepreneurs, la *St. John River Dredging and Contractor Company* est de $2,710.96.

Les dragues mises en opération pour cet ouvrage ont été la drague *New Brunswick N° 1*, qui a travaillé du 26 août au 1er septembre; et la drague *Tantawanta* qui a commencé les travaux le 21 septembre et les a complétés le 27 octobre.

KOUCHIBOUGUAC.

On pénètre dans le havre de Kouchibouguac, comté de Kent, par une passe difficile ou goulet à travers le cordon littoral sablonneux qui sépare la large nappe d'eau du havre, du détroit de Northumberland. L'entrée se trouve à 12 milles environ au nord de Richibouctou et à 18 milles au sud de la baie Miramichi.

Dans ces derniers temps, la mer a créé de nouvelles passes en ce lieu, lesquelles en diminuant la vitesse du courant dans l'entrée principale, en ont amoindri la profondeur d'eau par la même action. En 1908-1909, on a établi des barrages à l'entrée du havre pour fermer les nouvelles passes, exhausser les petites passes et empêcher la réouverture de faux chenaux.

En 1914-15, du 7 juillet au 29 août, un barrage de 800 pieds de longueur a été construit avec des pilotis de 14 pieds de longueur, dont 200 furent enfoncés en deux rangs espacés de 6 pieds, les pilotis étant distancés de 8 pieds dans chaque rang; trois rangs de longerons en bois rond ont été boulonnés longitudinalement aux pilotis et l'intérieur a été rempli de fascines sur lesquelles on a entassé des pierres. Les vieux barrages ont été prolongés de 60 pieds et réparés en renouvelant les fascines et les pierres que la mer avait enlevées l'automne dernier sur une longueur de 300 pieds. Le deuxième barrage a été exhaussé de 4 à 5 pieds en ajoutant des fascines et des pierres entre les pilotis sur une longueur de 270 pieds. Trois éperons, un de 25 pieds et deux de 30 pieds de longueur, ont été construits en pilotis, de 15 pieds, enfoncés jusqu'à 11 pieds dans le sable, et renforcés avec des moises de 4 x 6 pouces; sur le tout on a posé un lambrissage en madriers de 2 pouces.

Dépense pour l'exercice financier: $1,998.44.

LÉONARDVILLE.

Léonardville est une station de pêche qui se trouve sur la rive est de l'île du Daim (laquelle fait partie du comté de Charlotte), à 3 milles de l'anse des Seigneurs et à 2 milles de l'anse du Chocolat.

En 1909-10, le ministère construisit un quai long de 303 pieds d'une extrémité à l'autre, composé d'un abord sur chevalets long de 143 pieds; d'un abord sur pilotis, long de 120 pieds, et d'une tête en encaissement de 60 pieds sur 40.

En 1914-15, le plan incliné flottant, commencé l'année précédente, a été complété et on a aussi faits quelques travaux de réparation et d'amélioration. Le plan incliné est construit au moyen d'un chaland, de 17 x 30 pieds, et d'une travée en forme de passerelle de 45 pieds de longueur par 6 pieds de largeur.

Les travaux ont été exécutés dans le cours des mois de mai, juillet et août 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $332.46.

LITTLE-ALDOUANE.

La petite rivière Aldouane entre dans le bras nord-ouest du havre de Richibouctou à 2 milles environ au nord de Richibouctou.

Le dragage que l'on a fait en cette place a pour but de permettre aux bateaux de pêche d'apporter leur poisson jusqu'au quai public de Little-Aldouane.

Du 6 au 11 novembre 1914, en continuation du contrat passé avec M. George G. Daigle pour compléter le dragage qui restait à faire de l'ouvrage commencé en avril

1912 et continué en mars 1913, 252·9 verges cubes (mesure de chaland) de déblais ont été enlevées dans la rivière Aldouane.

Près du quai, on a creusé sur une superficie totale de 30 pieds par 100 pieds jusqu'à des profondeurs de 3 et 4 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires pour compléter le dragage des bassins d'amarrage, et dans la tranchée à travers les battures, à l'embouchure de la rivière, on a dragué sur une étendue de 25 par 30 pieds avec la même profondeur, de manière à compléter un chenal droit de 310 pieds de longueur par 40 pieds de largeur, et faire disparaître la courbe à angle aigu qui barrait le chenal original.

Le dragage a été fait à raison de 35 cents par verge cube (mesure de chaland) et les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $100.12, y compris $11.60 pour les frais d'inspection.

LITTLE-BLACK-RIVER (PETITE RIVIÈRE NOIRE).

La Petite rivière Noire, comté de Northumberland, est un bras de la rivière Noire principale qui se jette dans la baie de Miramichi, sur le côté sud, 16 milles à l'est de Chatham.

Du 15 septembre au 16 novembre 1914, on a travaillé à la construction d'un quai sur le côté sud de la rivière secondaire, à ½ mille en haut de son embouchure et à 3 milles de l'embouchure de la rivière principale. Ce quai doit servir à l'expédition de l'écorce de pruche, du bois scié, etc., et comme débarcadère pour les chalands chargés de moules et autres coquillages servant d'engrais. Le quai a 57 pieds de longueur à sa face extérieure, et 70·1 et 84·4 pieds de longueur sur les côtés supérieurs et inférieurs, respectivement. Les faces sont en caisson de 15 pieds de largeur sur le devant, et de 8 pieds sur les côtés; elles sont lambrissées tout autour avec des madriers de bois dur. L'intérieur de l'ouvrage est rempli de pierre, et la surface couverte de terre et de gravier, formant environ 500 verges cubes.

Une grue, pour décharger l'engrais de coquillages sur le quai, etc., a été achetée et munie convenablement de tous les accessoires nécessaires vers la fin de l'année, mais n'a pas été fixée en place définitivement.

On a aussi acheté, pour le montant de $100, le droit de passage pour se rendre au quai, formant un terrain de 0·11 acre, plus ou moins, et donnant 75 pieds de largeur et 75 et 52 pieds de longueur sur les côtés supérieurs et inférieurs, respectivement.

Les dépenses pendant l'exercice financier et le montant total dépensé jusqu'à date ont été de $1,590.66, y compris le coût du droit de passage.

Dragage.

Le 21 juillet 1913, un contrat a été adjugé à M. F. A. Fowbe pour faire du dragage dans Little-Black-River, dans le but de redresser et améliorer le chenal, et sauver ainsi des dépenses et du temps pour remorquer les radeaux, les chalands chargés de bois, d'engrais de coquillage, etc.

Le prix du contrat était de 35 cents par verge cube, mesure de chaland.

En 1913 et du 2 juillet au 14 novembre 1914, on a dragué à différents points entre le pont d'en bas et l'embouchure de la rivière, une distance d'environ un mille. Les 600 pieds supérieurs ont été creusés en 1913 jusqu'à 5 pieds, et un bassin de 90 par 100 pieds a été dragué près du pont. En bas de cette section, on a fait une tranchée de 800 pieds de longueur à travers les battures pour éviter une courbe du chenal, et une deuxième tranchée de 1,300 pieds de longueur, à travers les battures près de l'embouchure de la rivière. La plus grande partie de cet ouvrage a été faite en 1914, mais on a principalement dragué dans la tranchée inférieure, qui a 40 pieds de largeur et une profondeur de 4 à 5 pieds, à l'eau basse des grandes marées.

Par un contrat séparé et au même prix, on a dragué pour faire disparaître deux courbes aiguës du chenal entre la tranchée inférieure et le chenal de la rivière princi-

pale. Ce dragage a couvert environ une superficie de 200 par 20 pieds et 300 par 50 pieds. Les déblais enlevés formaient 4,939·8 verges cubes, mesure de chaland.

Les quantités de déblais enlevés par contrat ont été de 31,805·61 verges cubes, mesure de chaland, dont 21,930 verges ont été draguées en 1913 et 9,875·6 en 1914.

En sus des dates ci-dessus mentionnées, l'entrepreneur a travaillé 18 jours, en janvier et février, sur la glace, avec une pelle mécanique, aux extrémités de la tranchée inférieure, où le fond étant très dur on avait désagrégé les déblais au moyen d'explosifs durant l'automne précédent. De cette manière on a pu enlever les protubérances et niveler la tranchée, ce qui était impossible avec l'outillage employé en été.

Les déblais enlevés consistaient en vase et glaise séchée dure.

Il est nécessaire de faire encore un peu de dragage pour améliorer le bassin d'amarrage au quai public, au pont; on devra aussi draguer environ 4,000 verges cubes de déblais, mesure de chaland, pour améliorer le chenal en haut du pont.

Dépenses pendant l'exercice financier, y compris $271 pour frais d'inspection: $5,456.51.

LITTLE-DIPPER-HARBOUR.

Cet endroit est une station de pêche située dans le comté de Saint-Jean, à 20 milles au sud-ouest de Saint-Jean et à 1½ mille, par eau, de Chance-Harbour.

Le 15 décembre 1913, un contrat fut accordé à la *Maritime Dredging and Construction Co.*, pour la construction d'un brise-lames en caissons, de 454 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur, avec des côtés en talus, remplis de lest, lambrissés sur la face extérieure et garnis de défenses sur la face intérieure. Les travaux commencés le 11 juillet 1914 ont été complétés le 26 septembre de la même année.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $8,765.79.

PETITE-LAMÈQUE (LITTLE-LAMÈQUE).

Petite-Lamèque, comté de Gloucester, est un établissement de pêcheurs sur l'île de Shippigan, à 4 milles au nord de Lamèque. La pêche de la morue et du homard en cet endroit rapporte annuellement une valeur d'environ $25,000.

Le 30 avril 1912, un contrat a été adjugé à M. H. G. Beresford, de Saint-Jean, pour la construction d'un quai à Petite-Lamèque.

En 1914-15, du 22 mai au 2 juin, des parties des pièces supérieures du quai ont été peinturées avec du carbolineum; le plancher, près de l'extrémité extérieure, a été cloué de nouveau, et on a ragréé le lambrissage autour de la tête du quai.

Les travaux sous contrat ont été complétés le 2 juin. Le quai comprend une pile partant du rivage, de 120·5 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; 28 piles de 25 x 20 pieds; 29 travées de 20 x 20 pieds, et une tête de quai, de 94 pieds de longueur par 29·9 pieds de largeur, composée d'une pile de 25 pieds, d'une pile de 49 pieds de longueur et d'une travée de 20 pieds. La longueur totale du quai est de 1,496·1 pieds.

Le prix du contrat a été de $24,800, dont on a déduit $814.22 dans l'estimation finale pour un caisson montré sur le plan mais non construit.

Dépenses pendant l'exercice financier: $1,878.78, y compris $24 pour les frais d'inspection.

LOGGIEVILLE.

Loggieville, comté de Northumberland, est situé sur le côté sud de la rivière Miramichi, à 5 milles en bas de Chatham.

En 1914-15, on a renouvelé le plancher couvrant le plan incliné du quai de Loggieville et on a rempli de pierre et de gravier les cavités dans la chaussée du quai.

Dépenses: $28.95.

LORNEVILLE.

Lorneville, comté de Saint-Jean, est un établissement de pêche situé sur la rive nord de la baie de Fundy, 13 milles à l'ouest de Saint-Jean. Le quai-brise-lames cons-

truit en cet endroit comprend des abords en caissons de bois rond, lambrissés sur le côté extérieur, de 300 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet; et une tête de quai, ayant une forme irrégulière, avec des côtés de 142, 31, 87, 100 et 23 pieds de longueur, respectivement. Ce brise-lames a 54 pieds de hauteur à l'extrémité du large, où il y a une profondeur de 4 pieds d'eau à l'eau basse.

En 1914-15, l'extrémité du vieux quai a été exhaussée par une plate-forme inclinée de 20 pieds de longueur; des marches ont été construites descendant du sommet du quai jusqu'au niveau de l'eau basse, avec quatre paliers en plates-formes. Une grue a été installée pour hisser les marchandises, provisions, etc., sur le quai.

Les travaux commencés le 22 juillet ont été complétés le 15 août 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $642.45.

LORD'S-COVE.

Cet endroit est une petite station de pêche, sur l'île Deer (comté de Charlotte), et un point d'arrêt pour les bateaux faisant le service entre St-Stephen, St-Andrews, Eastport et d'autres points sur la baie de Passamaquoddy. Le ministère y a commencé, en 1900-01, la construction d'un quai fini en 1903-04, pour offrir des facilités aux bateaux. C'est un ouvrage en chevalets et pilotis, de 328 pieds de longueur et 21 pieds de largeur, avec une tête de quai de 50 x 40 pieds, baignant dans 29 pieds d'eau, à mer haute. L'abord en pierre a 28 pieds de longueur.

En 1914-15, l'angle du quai a été rempli par une structure en pilotis de 19 x 30 pieds. Un nouveau hangar a été construit et peinturé. Dans le quai un escalier neuf avec paliers a été érigé.

Les travaux furent commencés le 3 août et complétés le 12 septembre 1914.

Dépense pendant l'exercice de 1914-15: $573.31.

MCALLISTER.

Le 9 juillet 1914, des réparations ont été faites aux défenses et aux poteaux d'amarrage du quai de McAllister, comté de Queen.

Cet ouvrage a été complété le 31 août et les dépenses totales pour l'exercice terminé le 31 mars 1915 ont été de $18.

MCDONALD'S-POINT.

McDonald's-Point est situé à l'extrémité inférieure du lac Washademoak, sur la rive est, et à deux milles de la rivière Saint-Jean. C'est un endroit où s'arrête le steamer qui fait le trajet de Saint-Jean à Washademoak.

On a fait du dragage à cette place pour creuser un bassin d'accostage en avant du quai, pour permettre aux bateaux d'y arriver et d'en partir facilement.

Les déblais enlevés ont été de 14,200·6 verges de vase, mesure de chaland.

Le prix du dragage par contrat a été de 28 cents par verge cube (mesure de chaland), et le montant dû aux entrepreneurs, la *New Brunswick and Construction Company,* a été de $3,976.17.

Le dragage a été fait par la drague *New Brunswick N° 1,* du 24 septembre au 15 octobre, et par la drague *Tantawanta* du 28 au 31 octobre.

MAIN-RIVER.

L'établissement de Main-River, comté de Kent, est situé sur le côté sud de la rivière Richibouctou, à 15 milles en haut de son embouchure, et 9 milles en haut de Rexton. Le quai, que l'on y a construit en 1900, a 150 pieds de longueur par 30 pieds de largeur.

Les 16 et 17 octobre et du 28 octobre au 12 novembre 1914, et entre le 28 janvier et le 5 février 1915, le vieux plancher et les pièces supérieures détériorées du quai ont

été renouvelés; deux pièces de parement nouvelles ont été placées autour des deux piles du quai, et l'intérieur a été rempli avec environ 250 verges cubes de pierre, avec une couche de gravier de 2 pieds d'épaisseur sur la surface. Dix nouvelles solives de plancher, de 10 x 10 pouces, par 30 pieds de longueur, et deux pièces de couronnement, de 10 x 10 pouces ont été placées sur la travée qu'on a couverte d'un plancher en madriers de 3 pouces sur une étendue de 33 x 30 pieds.

On a aussi mis en place trois nouveaux poteaux d'amarrage.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $569.92.

MAQUAPIT, LAC.

On a fait du dragage à cet endroit pour creuser une tranchée de 2,450 pieds de longueur, par 75 pieds de largeur et 7 pieds de profondeur à l'eau basse.

La superficie draguée comprend 183,800 pieds carrés.

Les déblais enlevés se composent de vase et de sable.

La quantité de déblais dragués, y compris le dragage en dehors des lignes et au-dessous de la profondeur requise, a été de 29,709·2 verges, mesurées sur place, correspondant à 45,894·0 verges, mesurées dans les chalands, donnant un facteur d'expansion de 54 pour 100.

Le prix du contrat a été de 20 cents par verge, et les entrepreneurs, la *New Brunswick Construction Company,* avaient droit au montant de $4,871.08, en paiement de 24,355·3 verges cubes de déblais, mesurées sur place.

Les travaux ont été exécutés par la drague *New Brunswick N° 1* et la drague Tantawanta. La première a travaillé du 25 mai au 26 juin, et la deuxième du 26 mai au 23 juin.

MARTIN'S HEAD.

Martin's-Head, comté de Saint-Jean, est situé à l'embouchure de la rivière Quiddy, sur la rive nord de la baie de Fundy, 12 milles à l'est de la rivière Great-Salmon. Il s'expédie annuellement de cette place environ quatre millions de pieds de bois de construction et deux mille cordes de bois de pulpe.

En 1914-15, un ouvrage de protection a été construit pour empêcher le quai de la *Prejepscot Paper Company* d'être envahi par les vagues poussées par le vent d'est. La compagnie a fourni gratuitement tout le bois nécessaire aux travaux. On a construit un éperon en bois avec des pilotis, lambrissé sur une longueur de 150 pieds, et on a mis en place des chevalets de pilotis ayant une palée de pilotis jointifs sur le côté de la mer, sur une longueur de 275 pieds.

Les travaux commencés le 3 septembre ont été suspendus le 13 novembre 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $1,684.56.

MILLERTON.

Dragage.

Entre le 30 juin et le 3 juillet 1914, le bassin de 228 pieds de longueur, en avant du quai de la *Millerton Extract Company,* sur la rivière Miramichi sud-ouest, a été dragué par M. Peter England, avec la drague *Peter England.* On a enlevé 297·1 verges cubes de sable, etc., mesurées sur place.

Le but de cet ouvrage était d'enlever un banc de sable en face du quai, pour permettre aux chalands, remorqueurs, etc., d'accoster directement le long du quai.

La drague a enlevé du bassin des déblais de consistance molle jusqu'à des profondeurs de 3 à 5 pieds, à l'eau basse sur une largeur moyenne de 25 pieds.

La quantité de déblais mesurés dans les chalands a été de 488·9 verges cubes.

Le prix du contrat était de 55 cents par verges cubes, mesurées sur place, et les dépenses, y compris $9.50 pour les frais d'inspection, ont été de $172.90.

Le quai de la *New Brunswick Pulp and Paper Company* est situé sur la rive nord de la rivière Miramichi sud-ouest près de l'extrémité inférieure de Millerton et à 7 milles de Newcastle.

On a demandé de faire du dragage à cet endroit pour améliorer le bassin le long du quai pour y faire accoster facilement les remorqueurs, les barges, etc., et le steamer des passagers.

Par un contrat passé avec M. Peter England, la drague *Peter England,* le 3 et le 4 juillet 1914, a fait dans ce bassin une tranchée de 93 pieds de longueur et de 0 à 30 pieds de largeur par une profondeur de 3 à 5 pieds, à l'eau basse.

Les déblais enlevés comprenaient du sable gisant sur un fond dur. La quantité de déblais dragués a été de 131·1 verges cubes, mesurées sur place, ou 221·1 verges cubes, mesure de chaland.

Dépenses: $76.11, y compris $4 pour l'inspection.

MILL'S-POINT.

Mills-Point, comté de Northumberland, est situé sur le côté sud de la baie de Miramichi, 27 milles à l'est de Chatham.

On a fait des réparations au quai de Mill's-Point du 3 au 28 juillet et les 27 et 28 août 1914.

Ces réparations ont consisté à poser des madriers de 3 pouces sur le vieux plancher du quai, sur une longueur de 252½ pieds par 9 pieds de largeur à l'extrémité intérieure du quai; et à poser des madriers de 2 pouces sur une étendue de 50 x 19 pieds à la tête du quai. On a aussi renouvelé environ 50 madriers de 3 pouces qui étaient détériorés.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $269.62.

MIRAMICHI, BAIE DE

Le Fer-à-Cheval et la Dune.

La batture du Fer-à-Cheval est située à l'entrée de la baie de Miramichi et entre les îles Portage et Fox. La Dune est une batture placée dans le baie extérieure à 2 milles en dedans de l'extrémité extérieure du chenal des vaisseaux. La distance entre les deux battures est d'environ 4 milles. Ces battures sont les pires obstacles à la navigation des vaisseaux qui entrent dans la baie de Miramichi. En 1913-14, il est entré dans cette baie 477 vaisseaux représentant un tonnage de 180,000 tonneaux.

A la batture du Fer-à-Cheval, on a dragué à différentes époques pendant les années de 1910, 1911 et 1913, afin de procurer un chenal de 200 à 250 pieds de largeur à travers cette batture, qui a 4,500 pieds de longueur, et avoir une profondeur de 22 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Pendant la dernière saison on a enlevé quelques protubérances qui restaient sur cette batture.

A la Dune, le dragage fait en 1910, 1911 et 1913 a donné 22 pieds de profondeur à un chenal de 300 pieds de largeur, creusé à travers cette batture, qui a environ 1 mille de longueur.

Pendant la dernière saison, on a fait du dragage aux deux battures, mais particulièrement sur la Dune où il faut draguer plus souvent à cause du sable mouvant dont cette batture est formée.

La drague, *Restigouche* ou *N° 3,* du ministère, a travaillé sur la Dune, les 20, 22 et 31 juillet, du 4 au 7 août. On a enlevé 14,973 verges cubes (mesure de chaland) de sable; au Fer-à-Cheval, du 23 au 30 juillet, du 1er au 4 août et du 10 au 13 août on a enlevé 19,623 verges cubes de sable et de gravier.

RIVIÈRE MIRAMICHI (NORD-OUEST).

Les battures sont situées sur les 4 milles supérieurs de la partie navigable, de 11 à 15 milles en haut de Newcastle. Une grande quantité de bois et de provisions et marchandises pour les marchands de bois, etc., est transportée sur la rivière au moyen de radeaux ou de chalands, et une profondeur d'au moins 5 pieds à l'eau basse est requise pour les remorqueurs ainsi que pour le steamer de la rivière faisant un service quotidien jusqu'à la tête de la navigation.

Le 18 août 1913, on a passé un contrat avec M. Peter England pour draguer une quantité de 19,900 verges cubes de sable, de déchets de moulin, etc. Le prix du contrat est de 37 cents la verge cube, mesure prise sur les chalands.

En vertu de ce contrat, la drague *Peter England* a travaillé en 1913 sur les deux battures, au quai Mullin et à Cassilis.

En 1914, entre le 9 juillet et le 28 septembre, une partie de la batture de 15 par 400 pieds, à Cassilis, laissée non draguée l'année précédente, a été enlevée, on y a fait une tranchée de 60 à 100 pieds de largeur par 1,320 pieds de longueur.

Les deux battures supérieures ont été draguées entre ces mêmes dates: l'une à environ ⅝ de mille en bas de Redbank, qui a 880 pieds de longueur par 100 pieds de largeur, et l'autre à la plage Lawlor, 1½ mille en bas de Redbank, où deux tranchées de 1,100 et 350 pieds de longueur étaient requises; la largeur moyenne de 100 pieds a été augmentée jusqu'à 120 pieds à l'extrémité d'en haut et jusqu'à 150 pieds à celle d'en bas. On a donné à ces tranchées une profondeur de 5 à 6 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Les déblais enlevés en 1914-15 consistent en sable, gravier, déchets de moulin, formant une quantité de 14,004·3 verges cubes, mesure de chaland.

Les dépenses pendant l'exercice financier, y compris $203.88 pour les frais d'inspection et $30 pour les matières explosives pour l'enlèvement d'un gros rocher, ont été de $5,415.47.

MISCOU.

L'île de Miscou, dont la longueur est de 9 milles et la largeur de 4½ milles, se trouve à l'angle nord-est extrême de la province du Nouveau-Brunswick. La population de l'île, de 500 habitants environ, s'occupe principalement de la pêche qu'ils exploitent sur une grande échelle.

En 1905, on a construit un quai public dans le havre de Miscou, qui est le lieu principal du débarquement sur l'île.

En 1911-1912, le quai a été prolongé jusqu'à une longueur totale de 1,776 pieds.

Du 28 au 31 mars et 14 au 18 avril 1914, on a construit sur le quai un petit hangar de 20 pieds de longueur par 10 pieds de largeur, au coût de $95.17.

Les 15 et 16 octobre et du 21 au 26 octobre 1914, on a posé des madriers de 2 pouces sur le vieux plancher de 3 pouces, couvrant une étendue de 870 pieds de longueur par 9 pieds de largeur, sur le vieux quai; plusieurs madriers brisés ont été aussi renouvelés. Il a été employé pour cet ouvrage, 16,000 pieds de bois, m.p.

Dépenses pendant l'exercice financier: $520.67.

OAK-POINT.

Oak-Point est situé sur le côté ouest de la rivière Saint-Jean, à 25 milles de Saint-Jean et 59 milles de Fredericton.

On a fait du dragage à cet endroit pour permettre aux steamers d'arriver au quai à l'eau basse.

On a dragué sur une superficie d'environ 400,000 pieds carrés jusqu'à une profondeur de 11 pieds à l'eau basse. Les déblais enlevés sont formés de sable et de gravier.

La quantité totale de déblais enlevés, y compris le dragage en dehors des lignes et au-dessous de la profondeur requise, est de 53,887 verges, mesurées sur place.

Le prix du contrat était de 19½ cents par verge, mesurée sur place, les entrepreneurs furent la *Maritime Dredging and Construction Company,* et le dragage a été fait par la *New Brunswick Construction Company,* d'après arrangement. On a enlevé 41,200 verges cubes de déblais au coût de $8,034.

L'ouvrage a été fait par la drague *New Brunswick N° 1* qui a commencé le dragage le 2 mai et s'est rendue au lac Maquapit, le 22, pour retourner à Oak-Point le 2 juillet et finir le dragage le 24 juillet.

PETIT ROCHER.

Petit Rocher, comté de Gloucester, est un établissement de pêcheurs et de fermiers situé sur la Baie des Chaleurs, 12 milles au nord de Bathurst. De 1905 à 1908 on a construit un brise-lames en cet endroit.

Du 15 au 31 mars 1915, on a fait quelques réparations au brise-lames qui avait été endommagé par une tempête en novembre 1914. Deux sections de 14 x 18 pieds et de 28 x 12 pieds, où le plancher avait été brisé, furent remplies avec 30 verges cubes de lest de pierre, et 2,500 pieds, m.p. de madriers furent posés. On a réparé aussi partiellement une brèche faite dans les abords du brise-lames. On se procura en même temps cinquante verges cubes de gros blocs de pierre pour être placés le long de la face du brise-lames.

Dépenses pendant l'exercice financier: $250.75.

PORTAGE-RIVER.

Portage-River, comté de Kent, est un petit cours d'eau qui se jette dans le détroit de Northumberland, 5 milles au sud de Pointe-Sapin et 6 milles au nord de Kouchibouguac.

En 1914-15, on a continué la construction des brise-lames et des ouvrages de protection pour se procurer une nouvelle entrée directe à la lagune à l'embouchure de la rivière, et la construction d'un barrage pour fermer l'entrée actuelle qui est instable et peu profonde. De ces travaux, les ouvrages de protection en fascines ont été presque terminés l'année dernière.

Du 4 juillet au 8 août, et entre le 19 août et le 30 octobre 1914, ainsi que du 17 au 29 mars 1915 le brise-lames nord, de 83 pieds de longueur, et le brise-lames sud, de 43 pieds de longueur, ont été construits; le premier fut complété à l'exception de la pierre et des fascines qu'il faut ajouter. Dans le deuxième brise-lames, les pilotis principaux ont été enfoncés, les pièces transversales et une partie des moises ont été mises en place et la face intérieure a été lambrissée avec une palée en madriers de 3 pouces. Il reste à lambrisser la face extérieure avec des pilotis jointifs et à faire du remplissage en pierres et fascines. L'ouvrage de protection du côté du sud, de 335 pieds de longueur, et 157 pieds de l'ouvrage du côté du nord ont été lambrissés avec des madriers de 3 pouces. Environ 50 pieds de l'ouvrage de protection du nord et 200 pieds de celui du sud ont été remplis en arrière de la palée avec des fascines, des pierres et du sable.

On a construit un barrage en matelas de fascines recouverts de pierres à la vieille entrée de la lagune. Le barrage a 180 pieds de longueur, 15 pieds de largeur, 6 pieds de hauteur et plus; un barrage étroit en fascine, de 30 x 5 pieds a été aussi construit.

On a commencé le creusage entre les ouvrages de protection pour faire venir l'eau dans la nouvelle entrée.

Dépenses pendant l'exercice financier: $2,498.70.

QUACO.

Quaco ou Saint-Martin, comté de Saint-Jean, est situé sur la côte de la baie de Fundy, 34 milles à l'est de Saint-Jean. A Quaco le ministère a construit deux brise-lames en caissons à parements jointifs, un de chaque côté de l'embouchure de l'anse Vaughan. Ces brise-lames renferment un havre d'un espace considérable, qui donne

abri aux vaisseaux à marée haute. Le brise-lames du côté est a 554 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, avec une profondeur de 23½ pieds à son extrémité extérieure, à l'eau haute. Le brise-lames ouest a 302 pieds de longueur par 20 pieds de largeur au sommet. Les grandes marées montent de 30 pieds.

Le 19 mai 1913, un contrat a été adjugé pour la construction dans ce havre, d'un quai comprenant deux murs en caissons de 230 pieds et de 195 pieds de longueur, respectivement, par 20 pieds de largeur, formant un angle droit. L'espace inclus dans ces murs devant être rempli de gravier et de terre. On a complété le quai à l'exception d'une petite partie du couronnement, du plancher, du remplissage et de la palée en pilotis jointifs.

L'ouvrage a été continué et complété d'une manière satisfaisante du 20 avril au 19 juin 1914.

Le 19 janvier 1915, une pluie abondante causa une inondation dans l'anse Vaughan et un affouillement du brise-lames de l'est sur une distance de 150 pieds, causant un tassement de 7 pieds du côté du havre à l'extrémité extérieure. Afin de prévenir d'autres dommages par la crue des eaux au printemps, on a placé le long du côté intérieur du brise-lames un ouvrage de protection comprenant 250 verges cubes de pierre et 39 charges de fascines. On a aussi rempli de fascines et de lest une brèche près du quai neuf.

Les travaux commencés le 4 mars ont été complétés le 31 mars 1915.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $4,337.21.

QUACO-OUEST.

Quaco-ouest est compris dans le village de Saint-Martin, à une distance de 2 milles. Saint-Martin est situé à 34 milles à l'est de Saint-Jean, c'est le terminus d'un chemin de fer d'embranchement. On construisit à Quaco-ouest, en 1892, un barrage pour détourner le cours de la rivière Mosher qui minait la berge et les terres agricoles. Ce barrage ne fut jamais réparé et on dut le reconstruire.

En 1913-14, on a construit un nouveau barrage en caissons, de 200 pieds de longueur et 12 pieds de largeur par une hauteur moyenne de 7 pieds.

Afin d'empêcher l'envahissement de la marée qui s'était creusé un chenal autour de l'extrémité extérieure du barrage en 1914-15, des réparations ont été faites par l'enfoncement d'un rang de pilotis sur une longueur de 115 pieds vers le rivage. Cet ouvrage en pilotis a été couvert de madriers et des fascines et des pierres ont été placées de chaque côté sur une profondeur de 5 pieds.

Un petit quai, de 48 x 20 pieds, utilisé par les pêcheurs de cet endroit, a été réparé; on a reconstruit la rampe, de 30 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, qui descend du quai jusqu'au rivage. Cette rampe est utilisée pour haler les vaisseaux de pêche jusqu'au sommet du quai pendant les tempêtes et les protéger contre les grosses vagues.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $712.35.

RIVIÈRE RESTIGOUCHE.

Chenal des vaisseaux.

Du 7 octobre au 12 novembre 1914, la drague *St. Lawrence* ou *N° 2*, du gouvernement a été mise en opération dans le chenal des vaisseaux dans la rivière Restigouche, en ligne des phares de Campbellton, et à 2,900 pieds en bas des quais en eau profonde de Campbellton.

On a dragué une superficie d'environ 1,200 pieds de longueur par 100 pieds de largeur, à des profondeurs de 17 à 18 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires. Il a été enlevé 28,000 verges cubes de déblais, mesure de chaland.

En cet endroit, on a dragué, pendant les dernières années, une longueur de 3,500 pieds sur les 5,200 pieds de chenal qui doivent être creusés.

La longueur totale des bas-fonds dans le chenal des navires, en bas de Campbellton, est d'environ 3¾ milles. Chaque année on est obligé de draguer pour maintenir la profondeur requise.

REXTON.

Rexton, comté de Kent, est situé sur la rivière Richibouctou, à 6 milles environ en haut de son embouchure.

On a demandé de faire du dragage en cet endroit dans un bassin en avant du quai public pour enlever une butte de sable et permettre par là même aux vaisseaux d'accoster le long de la face de ce quai, où il y avait auparavant de 7 à 14 pieds de profondeur, à l'eau basse.

Le quai a 250 pieds de longueur et la largeur moyenne du terrassement jusqu'à 15 pieds de contour, la profondeur requise était de 30 pieds.

En 1914, on a fait du dragage à la journée, entre le 24 octobre et le 23 novembre, et il a été enlevé 615 verges cubes de déblais, mesure de chaland, augmentant ainsi la profondeur du bassin jusqu'à un minimum de 11½ pieds.

Les déblais consistaient en vase, coquilles, déchets, etc., solidement entassés sur le sommet et difficiles à draguer. Une petite drague du type "Orange Peel" a été louée pour cet ouvrage à raison de $15 par jour, y compris les gages du mécanicien, la gazoline, etc.

Comme la saison était très avancée lorsque la drague a été louée, il a été impossible de compléter le dragage.

Le coût du dragage a été de 73 cents par verge cube, mesure de chaland, et les dépenses totales se sont élevées au montant de $448.28.

RICHIBOUCTOU.

Quai public.

Richibouctou, chef-lieu du comté de Kent, est le terminus du chemin de fer Kent-Nord. Il y a 612 habitants. En 1908-09, le ministère a acheté de la municipalité de Richibouctou le quai de cet endroit.

Du 22 juin au 30 juillet 1914, on a exécuté des travaux au quai public et au mur de soutènement construit à l'extrémité intérieure du quai, entre le quai public et le quai Forbes.

L'ouvrage a consisté à niveler l'espace en arrière du mur de soutènement et remplir jusqu'à sa surface le quai public avec 1,850 verges cubes de pierre et de gravier. La face extérieure du mur, sur une longueur de 58 pieds et 38 pieds du quai public a été lambrissée avec des madriers de 3 pouces. En travers du mur de soutènement et le long de la face du quai, sur une longueur de 300 pieds, on a posé un couronnement en pièces de bois de 10 x 12 pouces. Douze organeaux de ¾ de pouce et quatre échelles ont été fixés sur le quai, et six organeaux de ⅝ de pouce sur le mur de soutènement.

Dépenses pendant l'exercice financier: $955.52.

PLAGE DE RICHIBOUCTOU.

La rivière Richibouctou se jette dans le détroit de Northumberland, à 3 milles au-dessus de la ville de Richibouctou, à environ 26 milles au-dessus de la baie de Miramichi et à 40 milles au nord de Shédiac.

C'est en 1873 qu'on a commencé l'exécution de l'ouvrage de protection de la plage de chaque côté de l'entrée et pour augmenter la profondeur au-dessus de la barre à l'extérieur au moyen de l'affouillement.

Le 7 juillet 1914, un contrat a été adjugé aux *Engineers and Contractors Ltd.* de Saint-Jean, N.-B., pour la construction des prolongements aux brise-lames sur la plage du côté nord et du côté sud.

L'ouvrage sous contrat, basé sur des prix d'unités, a été commencé le 27 mai 1914, et le 3 novembre, on avait complété le prolongement du brise-lames nord.

Ce prolongement a 270 pieds de longueur et 16 de largeur; il comprend un remblai de pierre de 26 pieds de largeur, posé sur l'extrémité inclinée du vieux brise-lames, et un brise-lames en pilotis, de 244 pieds de longueur, composé de 42 chevalets ayant trois pilotis chacun, ces chevalets étant renforcés avec des liernes, le brise-lames est de plus lambrissé sur les côtés et l'extrémité avec une palée en pilotis jointifs. Les pilotis sont enfoncés à travers un matelas de fascines qui, à l'extérieur de l'ouvrage en pilotis, supporte des talus en pierres larges jusqu'au niveau de l'eau basse. L'intérieur du brise-lames est rempli avec des fascines et des pierres.

Le prolongement du brise-lames du côté sud n'a pas été commencé.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $23,884.27, y compris $411 pour l'inspection et $473.27 pour mettre la sonnette et la machine à vapeur en état d'opération.

CAP-RICHIBOUCTOU.

Cap-Richibouctou, comté de Kent, se trouve à 6 milles au sud-ouest de l'entrée du havre de Richibouctou, et à 5½ milles au nord de la rivière Chockfish. La distance de Richibouctou à l'Ile-du-Prince-Edouard est de 14½ milles. Les habitants de Cap-Richibouctou (village de Richibouctou à 2 milles dans l'intérieur), au nombre de 1,000 environ, y compris les habitants d'alentour, s'occupent de la pêche et de l'agriculture.

La construction du brise-lames au Cap-Richibouctou a été commencée en 1908.

Du 14 août au 24 novembre 1914, un caisson de 30 x 30 pieds au sommet, construit avec parements de bois carré, comprenant 21 rangs de pièces de hauteur, a été érigé pour former la tête de la pile de garde qui s'avance du rivage à 180 pieds au sud du brise-lames principal. Les abords ont été construits sur une longueur de 60 pieds par 10 pieds de largeur et 8 rangs de pièces de hauteur.

Sur une section du brise-lames principal on a posé le plancher et les pièces de couronnement, complétant ainsi cette partie.

Dépenses pendant l'exercice financier: $2,009.07.

RIVER'S-MILLS.

River's-Mills est situé environ 3 milles au-dessus de Saint-Jean, sur la rive gauche de la rivière Saint-Jean, dans le comté de Saint-Jean.

Ce dragage avait pour but d'enlever des vieux quais et un vieux brise-lames employés quand les moulins étaient en opération, et donner une profondeur de 11 pieds d'eau.

Les déblais enlevés comprenaient de la glaise, de la pierre et les débris des vieux quais.

Le dragage avait été commencé le 11 septembre 1913 par la drague *New Brunswick N° 1* de la *New Brunswick Construction Co.*, et suspendu le 25 septembre, alors qu'il fut enlevé 7, 031·6 verges de déblais, mesure de chaland, au coût de $1,828.22, à raison de 26 cents par verge.

Le 20 avril 1914, le dragage fut repris par la drague *New Brunswick N° 1* et complété le 30 avril; on a enlevé 4,099·8 verges de déblais, mesure de chaland, au coût de $1,085.94.

Le prix du contrat a été de 26 cents par verge, et le montant total payé aux entrepreneurs, la *New Brunswick Construction Co.*, a été de $2,894.16, dont $1,065.94 pour 1914.

RIVIÈRE SAINT-JEAN ET SES TRIBUTAIRES.

Le 27 août 1914, on a commencé à débarrasser la rivière Saint-Jean des obstructions qui s'y étaient accumulées sous forme de racines d'arbres, de bois fondrier, etc., et l'ouvrage a été complété le 21 octobre.

Pendant cette période on a enlevé de cette rivière et de ses tributaires, entre Saint-Jean et Fredericton, tous les billots, les racines ou autres obstructions qui étaient au tant d'obstacles à la navigation. Environ 479 racines d'arbres ou billots immergés ont été enlevés, ils ont été soit coupés et brûlés ou halés sur le rivage en dehors de la ligne de l'eau haute.

Dépenses totales pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915: $1,967.70.

Baker-Brook, comté de Madawaska.

Les travaux exécutés à Baker-Brook pendant cette saison ont consisté à miner au moyen d'explosifs, 14 verges cubes aux chutes Murray, à 10 milles de l'embouchure de la rivière. A 15 milles de l'embouchure, on a enlevé par des explosifs, 41 verges cubes de déblais et un gros caillou mesurant 6 verges, aussi 25 cailloux mesurant de 24 à 36 pieds cubes, et d'autres obstructions qui se trouvaient dans le chenal. On a fait des travaux dans la rivière sur un parcours de 6 milles.

L'ouvrage commencé le 2 septembre a été achevé le 1er octobre.

Dépenses totales pendant l'exercice termin´ le 31 mars 1915: $299.70.

Lac Baker, comté de Madawaska.

Les travaux exécutés au lac Baker ont consisté à poser 170 pieds carrés de madriers pour le plancher du quai, et 1,056 pieds carrés de bois sur le côté du quai, et 156 pieds carrés sur le devant.

L'ouvrage commencé le 7 septembre a été complété le 14 du même mois.

Dépenses totales pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915: $98.03.

Bear-Brook, comté de Victoria.

Les travaux exécutés à Bear-Brook, pendant cette saison, ont consisté à débarrasser le chenal, sur une distance de ½ mille, des obstructions qui s'y trouvaient et de réparer le barrage qui a 160 pieds de longueur, 7 pieds de hauteur et 15 pieds de largeur au fond.

L'ouvrage commencé le 12 août a été complété le 28 du même mois.

Dépenses totales pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915: $199.60.

Grand-Falls jusqu'à Aroostook, comté de Victoria.

Pendant la présente saison, on a fait disparaître au moyen d'explosifs sept gros cailloux mesurant 47 verges cubes, à 3 milles environ en haut de la Jonction Aroostook.

Les travaux commencés le 11 novembre ont été complétés le 30 du même mois.

Dépenses totales pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915: $200.

Grand-River, comté de Madawaska.

L'ouvrage à Grand-River, pendant cette saison, a consisté à enlever les obstructions et miner par des explosifs les cailloux du chenal de la rivière sur une distance d'environ 15 milles, à partir d'un mille de l'embouchure de la rivière. A 15 milles de l'embouchure de la rivière, on a creusé un nouveau chenal, de 290 pieds de longueur, par 16 pieds de largeur et 5 pieds de profondeur. On a aussi construit un brise-lames mesurant 250 pieds de longueur, 8 pieds de hauteur et 6 pieds de largeur, qu'on a rempli de roches.

Les travaux ont été commencés le 1er septembre et terminés le 19 du même mois.

Dépenses totales pendant l'exercice finissant le 31 mars 1915: $405.41.

Green-River, comté de Madawaska.

Les travaux exécutés à Green-River ont consisté à débarrasser le chenal de cette rivière des obstructions et des cailloux sur une distance de 20 milles. Entre le 1er et le 3ème Lac, on a déblayé les obstructions et enlevé quelques gros cailloux au moyen d'explosifs. A une distance de 4 milles du 1er Lac, on a creusé un nouveau chenal de 10 chaînes de longueur, par 12 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur.

Les travaux commencés le 13 juillet ont été complétés le 24 du même mois. Cet ouvrage a coûté la somme de $403.05.

Du 21 septembre au 5 octobre, on a fait d'autres travaux comprenant un ouvrage de protection de 222 pieds de longueur, de 6 à 9 pieds de largeur par $3\frac{1}{2}$ à $6\frac{1}{2}$ pieds de hauteur, on l'a rempli de roches et boulonné avec des boulons de fer de $\frac{3}{4}$ de pouce. Cet ouvrage a coûté $351.89.

Dépenses totales pendant l'exercice terminé le 31 mars: $654.94.

Rivière Iroquois, comté de Madawaska.

Pendant la présente saison, un ouvrage de protection, de 82 pieds de longueur par 6 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur, et rempli de roches, a été construit le long de cette rivière. A 22 milles de l'embouchure de la rivière, on a construit un ouvrage de protection, de 208 pieds de longueur, par 7 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur, le tout rempli de roches; aussi un brise-lames, de 181 pieds de longueur par 7 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur, a été rempli de roches.

A environ $22\frac{1}{2}$ milles de l'embouchure de la rivière, trois petits brise-lames ont été construits:—

N° 1.—63 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur.	remplis de roches.
N° 2.—100 pieds de longueur, 6 pieds de largeur, 4 pieds de hauteur.	
N° 3.—40 pieds de longueur, 5 pieds de largeur, 4 pieds de hauteur.	

Dépenses totales pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915: $509.94.

Petite Rivière Saint-François, comté de Madawaska.

Les travaux ont consisté à enlever du chenal de la rivière des cailloux et d'autres obstructions sur une distance de 4 milles. A 4 milles de l'embouchure de cette rivière, on a creusé un nouveau chenal, de 3 chaînes de longueur, 15 pieds de largeur et 2 pieds de profondeur.

L'ouvrage commencé le 7 septembre a été achevé le 16 du même mois.

Dépenses totales pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1915: $100.32.

Petite-Rivière Tobique, comté de Victoria.

On a construit 5 caissons à cette place, savoir:—

N° 1	125	par	17	pieds.
N° 2	175	"	17	"
N° 3	129	"	17	"
N° 4	77	"	16	"
N° 5	16	"	10	"

Cinq tranchées ont été creusées, savoir:—

N° 1	140	par	25	pieds.
N° 2	91	"	25	"
N° 3	127	"	25	"
N° 4	75	"	25	"

N° 5. . . . . . . .162 pieds de longueur déblayées avec de la dynamite.

L'ouvrage commencé le 12 octobre a été complété le 19 décembre.
Dépenses totales pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915: $1,950.19.

Rivière Tobique principale, comté de Victoria.

L'ouvrage qu'on a fait en cet endroit a consisté à charroyer 10 cordes de pierres pour mettre dans le brise-lames de Sadler et renouveler 8 piles. On a aussi charroyé 15 cordes de pierres pour mettre dans le brise-lames de Flander, et renouveler 8 piles. Ces deux brise-lames sont situés à 4 milles environ de Plaster-Rock.
Les travaux commencés le 16 janvier ont été complétés le 28 janvier.
Dépenses totales pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1915: $190.77.

Rapides Muniac, comté de Victoria.

Aux rapides Muniac on a amélioré le cours de la rivière et fait sauter un rocher de 27 verges cubes au moyen d'explosifs.
On a travaillé du 21 au 30 septembre.
Dépenses totales pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915: $130.

Rivière Quisibus, comté de Madawaska.

Les travaux exécutés sur la rivière Quisibus ont consisté à construire un brise-lames de 72 pieds de longueur par 6 pieds de largeur et 4½ pieds de hauteur.
L'ouvrage commencé le 14 juillet a été complété le 23 du même mois.
Dépenses totales pendant l'exercice finissant le 31 mars 1915: $100.80.

Red-Rapids, comté de Victoria.

A Red-Rapids on a construit une pile de 33 pieds de longueur au fond et de 24 pieds au sommet par 15½ pieds de largeur, de 6½ pieds de hauteur, le tout rempli de pierres; environ 25 verges cubes de rochers ont été minées au moyen d'explosifs.
Les travaux commencés le 22 août ont été complétés le 7 novembre.
Dépenses totales pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915: $203.05.

Riley-Brook, comté de Victoria.

Les travaux exécutés à Riley-Brook ont consisté à exhausser de 3 pieds le brise-lames, de 324 pieds de longueur, construit en 1913, et à prolonger le vieux brise-lames de 76 pieds par 10 pieds de hauteur. Le remplissage entre le brise-lames et le bord de la rivière est d'environ 17 pieds de largeur, dont ⅓ est formé de racines, de branches d'arbres, etc.
Ces travaux commencés le 7 octobre ont été terminés le 13 octobre.
Dépenses totales pendant l'exercice finissant le 31 mars 1915: $422.63.

Rocky-Brook, comté de Madawaska.

A Rocky-Brook on a déblayé le cours d'eau de toutes obstructions, fait disparaître des cailloux au moyen d'explosifs et battu un sentier de halage le long du rivage; les travaux ont été commencés à une distance de 4 milles de l'embouchure de la rivière.
L'ouvrage commencé le 21 septembre a été complété le 29 septembre.
Dépenses totales pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1915: $99.39.

Rivière Siégas, comté de Madawaska.

Les travaux exécutés sur la rivière Siégas ont consisté à débarrasser la rivière de toutes obstructions sur une distance de 5 milles. A 4 milles de l'embouchure de la rivière on a employé 30 cordes de pierre pour des ouvrages de protection à trois places différentes.

L'ouvrage commencé le 3 août a été terminé le 18 du même mois.

Dépenses totales pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915: $149.

Rivière Saint-François, comté de Madawaska.

Sur la rivière Saint-François, on a ouvert un chenal, de 930 pieds de longueur et fait sauter et enlever des cailloux dans la rivière sur une distance de 200 chaînes.

Les travaux ont été commencés le 20 juillet et complétés le 29 du même mois.

Dépenses totales pendant l'exercice finissant le 31 mars 1915: $200.25.

Rivière Tobique (Narrows), comté de Victoria.

Dans les passes de la rivière Tobique on a fait sauter au moyen d'explosifs un rocher de 30 x 100 x 9 pieds, mesurant 500 verges cubes.

On a commencé l'ouvrage le 14 septembre et terminé le 17 octobre.

Dépenses totales pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1915: $498.20.

Rivière Tobique (Le Rocher), comté de Victoria.

Les travaux exécutés en cet endroit ont consisté à enlever 41 verges cubes de roc au moyen d'explosifs.

L'ouvrage a été fait du 13 au 26 août.

Dépenses totales pendant l'exercice expirant le 31 mars 1915: $233.45.

Rivière à la Truite, comté de Madawaska.

A la rivière à la Truite, à 2 milles de son embouchure, on a construit un brise-lames de 188 pieds de longueur par 6 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur, le tout solidement boulonné avec des boulons de fer de ¾ de pouce, et rempli de pierres. A 8 milles environ de l'embouchure de la même rivière, un autre brise-lames a été construit sur une longueur de 304 pieds, une largeur de 6 pieds et une hauteur de 4½ pieds; le tout bien boulonné avec des boulons de ¾ de pouce et solidement rempli de pierres.

Les travaux ont été faits du 5 au 20 septembre.

Dépenses totales pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915: $397.39.

ST. ANDREWS.

St. Andrews, comté de Charlotte, est un terminus d'une ligne secondaire du chemin de fer Pacifique-Canadien, et se trouve à 50 milles à l'ouest de Saint-Jean. Il y a quelques années, en 1909-10, le ministère a construit un prolongement du quai public ou de ce qui est connu sous le nom de quai du marché. Ce prolongement comprend des abords en pilotis, de 468 pieds de longueur, et une tête de quai en caisson de bois carré, de 36 x 70 pieds. Au bout du quai, il y a une profondeur de 34 pieds à la marée haute.

En 1914-15, le plan incliné flottant a été réparé en y fixant deux contre-poids additionnels; on a aussi réparé le plancher du quai. Le ponton flottant du plan incliné ayant été emporté par une tempête on l'a remis en place et assujetti au moyen de nouvelles pièces de bois et de chaînes.

Ces travaux ont été exécutés pendant le mois d'août 1914 et en janvier et février 1915.

Dépenses en 1914-15: $254.26.

SAINT-CHARLES.

La rivière Saint-Charles se jette dans le bras nord-ouest du port de Richibouctou, à 4 milles environ au nord-ouest de Richibouctou. La rivière est navigable pour les petits bateaux sur une distance de cinq milles, ou jusqu'au pont public d'en haut; cette rivière traverse un district agricole très florissant.

Entre le 20 juin et le 4 juillet et du 13 au 15 juillet 1914, on a creusé dans le bord de la rivière, près du pont d'en haut, deux plans inclinés ou rampes pour permettre aux voitures de venir prendre leurs charges d'engrais de coquillages à bord des chalands. Ces excavations près du rivage ont environ 5 pieds de profondeur, et on a placé dans chaque rampe une plate-forme inclinée, de 25 x 20 pieds, en madriers de 3 pouces, posés sur des solives et des traversines. Sur le fossé traversant le chemin conduisant au rivage, on a construit un ponceau, de 26 pieds de longueur par 3 pieds de largeur, couvert en madriers. Le bord de la rivière, sur une longueur de 180 pieds, a été garni d'un remblai, avec une façade en bois rond, renforcée par des longrines et des traversines, le tout rempli à l'intérieur avec les déblais provenant des excavations du fond de la rivière. On a aussi creusé pour améliorer les bassins d'amarrage pour les chalands. La rivière a été débarrassée, sur une longueur d'un mille, des vieux arbres, des racines et souches qui s'y étaient accumulés.

Dépenses pendant l'exercice financier: $386.80, y compris $75 pour l'achat du terrain.

Dragage.

On a demandé de faire du dragage dans la rivière Saint-Charles pour permettre aux chalands chargés d'engrais de coquillages de distribuer leur cargaison dans les fermes le long de la rivière et à un entrepôt situé à la tête de la navigation. Il y avait ainsi à distribuer 125 charges de chalands contenant 2,500 verges cubes d'engrais extrait du fond de la mer dans le cours de la saison précédente.

C'est pourquoi une drague du type "Orange Peel" fut louée à raison de $14 par jour, y compris les gages du mécanicien et le coût de l'huile et de la gazoline, et l'on commença à draguer en 1913. Des tranchées furent creusées sur trois battures ayant une longueur totale d'environ 1,600 pieds.

L'ouvrage a été continué entre le 24 juillet et le 18 septembre 1914, alors que trois autres battures furent draguées sur une longueur totale de 1,400 pieds; la largeur de la tranchée étant de 24 pieds sur une profondeur de 1 à 2 pieds.

Pour diriger le cours de l'eau dans ces tranchées, on a construit deux murs de direction du courant au moyen de pièces de bois rond, de pierres et de fascines. Ces murs ont environ 12 pieds de largeur et 1½ pied à 2 pieds de hauteur, sur 630 pieds de longueur totale.

On a dragué une quantité totale de 3,400 verges de déblais, mesure de chaland, et le coût du dragage, y compris la construction des murs de direction, a été de 37 cents par verge cube.

Il reste à draguer environ 2,075 pieds de chenal.

Dépenses pendant l'exercice financier: $1,301.46.

RIVIÈRE SAINTE-CROIX.

En 1911, on fit des arrangements avec le gouvernement des Etats-Unis, par lesquels le ministère des Travaux publics convint de contribuer 10 pour 100 du coût du creusement d'un chenal dans la rivière Sainte-Croix, qui sert en partie de ligne de démarcation entre le Nouveau-Brunswick et le Maine.

Le 9 février 1912, le gouvernement des Etats-Unis passa un marché avec la *Bay State Dredging Company, de Boston,* Mass., chargeant cette compagnie du creusement de la première partie de l'ouvrage, savoir l'extraction de 226,920 verges cubes de déblais. L'ouvrage a été commencé le 17 mai 1912, et le 27 septembre 1913, le dragage autorisé par le premier contrat était terminé. La quantité totale de déblais enlevés, en vertu du premier contrat, est 237,420 verges cubes, mesure prise sur les chalands .

Le 22 septembre 1913, les Etats-Unis passèrent un deuxième contrat avec le *Bay State Dredging Company* pour enlever 140,000 verges cubes, mesure prise sur les chalands. L'ouvrage à faire est pour continuer l'amélioration de la rivière Sainte-

Croix en creusant un chenal de 9 pieds à eau basse, à partir de l'extrémité supérieure de la section creusée en vertu du premier contrat, jusqu'à l'endroit où le chenal s'élargit, vis-à-vis le débarcadère à St-Stephen.

Pendant 1913-14, la drague n° 4 de la *Bay State Dredging Co.* a enlevé une quantité totale de 178,350 verges cubes, mesure prise sur les chalands, ou 109,541 verges cubes, en vertu du premier contrat, et 68,809 verges cubes, sous le deuxième. L'ouvrage a duré du 5 mai au 8 décembre 1913. Les déblais enlevés consistèrent en déchets, vase, argile, bran de scie, gravier, billots et sable.

En 1914-15, la drague *n° 4* de la *Bay State Dredging Co.* a enlevé une quantité totale de 175,407 verges cubes (mesure de chaland) de déchets de moulins, de vase, de gravier, de bran de scie et billots, ainsi que 11 verges cubes de cailloux. Le dragage a été repris pour la saison, le 15 juin et le 28 décembre 1914, le deuxième contrat était complété. On s'attend de continuer, l'année prochaine, ces travaux d'amélioration par un troisième contrat de dragage .

La part du Canada du coût du dragage fait en 1914-15 est comme suit:

10 p. 100 de 175,407 verges cubes à 19⅛ cents	$33,546 59
11 verges à $10.	110 00
Total	$33,656 59
	$ 3,365 66

ST-GEORGE.

St-George, comté de Charlotte, est une petite ville florissante située à la tête de la navigation sur la rivière Magaguadavie; elle est surtout remarquable par ses scieries, son commerce de bois et ses carrières de granit rouge, dont on trouve des gisements assez considérables dans les environs. Le quai que le ministère a fait construire à St-George est une structure en caissons de bois rond, de 154 pieds de longueur, par 63 pieds de largeur et une hauteur de 24·8 pieds à l'extrémité extérieure.

En 1914-15, une partie des solives a été renouvelée, et tout le dessus du quai, 154 x 63 pieds, a été couvert en neuf. On a placé dix nouvelles défenses le long du quai, et les sommets de dix vieilles défenses ont été renouvelés.

Les travaux commencés le 8 juillet ont été terminés le 19 août 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $1,190.17.

SAINT-JEAN, (PORT).

Baie Courtenay.

Le 25 mars 1912, un contrat a été adjugé à la *Northon Griffith's Company,* pour la construction d'ouvrages d'amélioration dans la baie Courtenay ou côté de l'est du port de Saint-Jean. Ces ouvrages comprennent: l'érection d'un brise-lames, de 4,570 pieds de longueur, en maçonnerie de moellons bruts déposés sur la grève, qui est de 6 à 8 pieds au-dessus de la marée basse, le sommet du brise-lames devant avoir 13 pieds au-dessus du niveau de la marée haute (les grandes marées montent de 27 pieds).

La construction de deux jetées sur le côté nord de la baie, ces jetées, de 800 pieds de longueur par 300 pieds de largeur, seront construites en caissons de bois, immergés dans 35 pieds d'eau à mer basse. Sur ces caissons on construira une superstructure en béton de 21 pieds de hauteur.

L'excavation d'un bassin à l'intérieur du brise-lames et d'un chenal y conduisant à partir du chenal principal d'entrée dans le port; la quantité de déblais à draguer étant estimée à 11,000,000 de verges cubes. On estime le coût de ces travaux à $7,500,000. Il est stipulé dans le contrat que l'ouvrage devra être fini en 1917.

En même temps que ces travaux, les entrepreneurs s'engagent à construire un bassin de radoub, de 900 pieds de longueur avec une entrée de 110 pieds de largeur; ce bassin devant être érigé et équipé en vertu de l'Acte des subsides pour les bassins de radoub de 1910.

Pendant l'exercice de 1912-13, l'on s'est borné à construire le brise-lames en pierre.

En 1913-14, on a continué le construction du brise-lames d'une manière satisfaisante, et une longueur de 4,000 pieds a été complétée, à l'exception du pavage en pierre. Le dragage a été considérablement retardé par les tempêtes et par la perte d'une drague qui a coulé à fond ainsi que par le manque d'outillage nécessaire. On a dragué 551,469 verges de déblais.

En 1914-15, la partie intérieure du brise-lames a été complétée jusqu'à sa pleine longueur de 4,570 pieds. Le pavage en pierres de grandes dimensions, sur les 6 pieds extérieurs du brise-lames, a été continué et il couvre actuellement les trois-quarts du côté faisant face à la mer; et aussi de courtes distances de 350 pieds et 170 pieds, respectivement, sur le sommet et le côté faisant face au rivage. Une tête de quai en béton, supportée sur une substructure en pilotis, a été construite au bout du brise-lames jusqu'à la présente élévation du remplissage en pierre. Lorsque le pavage en pierre sera mis en place en cet endroit, la tête du quai sera complétée. Les deux éperons qui restaient ont été aussi terminés.

Les excavations pour le bassin de radoub ont été achevées sur toute leur longueur jusqu'à environ un tiers de la profondeur, et l'on a employé dans le brise-lames les déblais provenant de ces èxcavations.

Dans le bassin, la drague à succion a enlevé 886,380 verges pendant l'année, creusant un bassin de 30 acres d'étendue sur une profondeur de 10 pieds au-dessous de l'eau basse.

Les deux dragues à échelles ont ouvert la moitié de la largeur du chenal, depuis le chenal du havre principal jusque dans le bassin, donnant ainsi de 10 à 20 pieds d'eau à la marée basse. Ces dragues élargissent actuellement la tranchée jusqu'à la pleine largeur de 500 pieds avec cette profondeur. Il a été enlevé du bassin un total de 1,055,977 verges de déblais, et 1,854,747 verges ont été enlevées du chenal, pendant le cours de l'année.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été comme suit:—

Brise-lames	$304,627 90
Dragage	828,406 17
	$1,133,034 07

SAINT-JEAN.

Beacon-Bar.

Le 12 décembre 1911, un contrat a été passé avec M. M. Connolly pour la construction d'un ouvrage en caisson de 1,000 pieds linéaires, mesures prises sur la face, et de 42½ pieds de hauteur, le dit caisson devant être immergé dans 34 pieds d'eau à mer basse et atteignant 8½ pieds au-dessus du niveau de l'eau à mer basse. Sur ces travaux on doit construire une superstructure en béton de 22½ pieds de hauteur qui atteindra 4 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes marées. Il y a 27 pieds d'eau aux grandes marées.

Au cours du mois de juin 1912, des soumissions furent demandées pour une longueur additionnelle de 1,600 pieds de ce même ouvrage et le contrat fut adjugé au même entrepreneur. La longueur totale de l'ouvrage en encaissment et de la superstructure en béton est de 3,620 pieds, formant trois bassins. Les contrats sont d'après les prix de la liste par unité et le coût estimé était $1,335,569. L'ouvrage a été commencé en juin 1912. Le premier contrat devait être terminé en décembre 1913 et le second en décembre 1914.

Au cours de l'exercice 1912-13, 628 pieds de caissons ont été immergés, aucune autre partie des travaux n'ayant été exécutée. Le montant payé à l'entrepreneur est $181,894.68.

Au cours de l'exercice 1913-14, 902 pieds de caissons ont été immergés et en partie remplis de lest, et la superstructure a été en partie construite sur une longueur de 284 pieds, formant un total de 2,898 verges cubes.

Le 8 décembre 1913, au cours d'une très rigoureuse tempête, une partie des travaux formant un total de 443 pieds a été en partie emportée. Ces caissons n'avaient été immergés que quelques jours avant la tempête et n'étaient pas remplis de lest; ils se brisèrent au niveau du lest, le fond restant en place.

Comme le premier contrat n'était pas complété à la date spécifiée et comme il était évident que M. Connolly ne pouvait terminer son second contrat tel que convenu, le ministère décida d'annuler ses contrats et accepta l'offre de la compagnie *Maritime Dredging and Construction* de compléter les travaux aux taux du premier contrat et 15 pour 100 en plus du coût pour tout ouvrage non terminé, y inclus l'enlèvement de fond des caissons brisés, le remplacement des parties des caissons emportés par la tempête, le nivellement des caissons déjà immergés, le parachèvement du remplissage en lest, etc., etc.

On en vint à un arrangement avec M. Connolly avant la fin de l'exercice financier et les entrepreneurs actuels commencèrent leur travail dans le mois d'avril 1914.

Le dragage pour l'emplacement des caissons et le remplissage en arrière de l'ouvrage en caissons et de la superstructure en béton sont exécutés en vertu de contrats séparés.

En 1914-15, les entrepreneurs ont fait un maximum de travail extraordinaire, concernant les ouvrages en caissons et la construction du mur en béton.

Les fonds des caissons brisés ont été enlevés et le reste a été mis en place. On a dragué et préparé les fondations, et on a construit, placé et nivelé le reste de l'ouvrage en caisson avec succès, et on a mis en position 2,342 pieds linéaires de caissons.

L'ouvrage en béton a été commencé en mai 1914 et suspendu le 14 janvier 1915 pour être continué le 29 mars 1915. Pendant ce temps, il a été construit 3,200 pieds linéaires de mur, contenant 35,774·5 verges cubes de béton. Cet ouvrage a formé le premier " Slip ", le côté nord et une partie de la tête du second, mettant ainsi le bassin n° 15 sur le côté du premier " Slip " disponible pour le trafic des steamers pendant l'hiver.

Les dépenses pendant l'exercice de 1914-15 ont été comme suit:—

Premier contrat.	$ 436,673 89
Deuxième contrat.	710,478 86
	$1,147,152 75

Equipement du hangar temporaire du bassin n° 15.

En septembre 1914, un contrat a été passé avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.,* pour construire, à raison d'une somme ronde plus 15 pour 100, un hangar à fret temporaire en bois, de 505 pieds de longueur par 80 pieds de largeur, sur le terrassement fait récemment en arrière du mur du quai neuf, sur le côté nord du " Slip " N° 1, appelé bassin N° 15, afin d'outiller ce bassin pour le trafic des steamers pendant l'hiver.

Les travaux ont été commencés le 23 septembre et le hangar même a été complété le 14 novembre, et inauguré publiquement le 10 décembre par l'honorable M. Rogers, qui l'a transféré officiellement à l'honorable M. Hazen pour l'usage du ministère de la Marine et des Pêcheries. Une semaine après cette date, le hangar était rempli de marchandises. Ce hangar est employé exclusivement pour contenir le fret expédié au gouvernement britannique.

L'équipement de ce hangar consistait en trois bureaux, en passerelles pour les passagers et le fret et en installation de l'éclairage électrique. Des plates-formes furent

construites entre le hangar et la face du quai et les bouts du quai. En même temps la voie du chemin de fer fut exhaussée et mise de niveau en arrière du hangar. De plus une plate-forme avec un mur de soutènement fut construite et deux voies d'évitement ont été raccordées avec le chemin de fer Pacifique-Canadien dont la ligne se rend à son nouvel élévateur. Une annexe avec machine à engrenage fut érigée à l'extrémité est du hangar pour y faire dégeler et sécher les cordages et câbles pendant l'hiver.

Des défenses mobiles ont été aussi installées pour empêcher les steamers d'éraser le quai, ainsi que des poteaux d'amarrage pour y placer les cordes d'accostage des vaisseaux.

On a posé une conduite d'eau permanente principale, de 8 pouces, raccordée au tuyau à l'eau de la cité sur la rue Protection; cette conduite d'eau se continue vers le sud jusqu'au remblai, et à partir de ce point on a raccordé des tuyaux temporaires de 3 pouces et de 6 pouces pour fournir l'eau sur le reste de la distance des travaux. Le premier tuyau est relié à la face du quai pour approvisionner d'eau les steamers, et les deux autres tuyaux alimentent les deux hydrantes à incendie en arrière du hangar. Ces hydrantes sont équipées de boyaux et de dévidoirs, ces derniers sont protégés par des petits abris spéciaux.

Un tuyau d'égout a été prolongé depuis l'élévateur du Pacifique-Canadien jusqu'au " Slip " et de là jusqu'au remblai.

Pendant l'exercice financier les dépenses ont été comme suit:—

Hangar	$20,360 46
Plates-formes et équipement	16,745 50
Voies d'évitement du P.-C.	5,160 77
Tuyaux à l'eau	6,313 46
Tuyaux d'égout	946 46
	$49,526 65

Fondations d'un hangar permanent.

En juin 1914, le gouvernement a adjugé un contrat à la *Maritime Dredging and Construction Company, Ltd.*, pour la construction des fondations du hangar permanent "A", sur l'emplacement où se trouve situé le hangar temporaire actuel.

A cause de la nécessité de construire ce hangar temporaire, on n'a rien fait pendant l'année courante à l'exception de l'achat de pilotis et d'autres matériaux. C'est pourquoi il fut décidé de construire les fondations pour le hangar sur le quai dans le cours de l'année prochaine, remettant à une autre date la construction du hangar "A".

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $6,666.69.

SAND POINT.

GALERIES D'EXPÉDITION.

Afin de faciliter l'expédition du grain des bassins n°s 5 et 6 de la rade Sand-Point et obviant ainsi à la nécessité de passer les vaisseaux à travers la cale jusqu'aux bassins n°s 3 et 4 qui sont munis de transbordeurs à grain du vieil élévateur de la compagnie du Pacifique-Canadien, le ministère décida de compléter l'installation de transbordeurs pour ces quais.

Dans le mois de septembre 1913, on passa un contrat avec la compagnie John S. Metcalf pour construire des galeries en bois, en partie au-dessus des entrepôts actuels et en partie sur la propriété de la ville. Les transbordeurs sont joints au vieil élévateur et à l'élévateur neuf du Pacifique-Canadien et consistent en des galeries de courroie double de 1,609 pieds linéaires et de courroie simple de 687 pieds. Les courroies le long des bassins sont munies de renverseurs et de 19 dégorgeoirs, supportés par des grues.

Les courroies sont actionnées de trois tours par sept moteurs électriques d'une force totale de 400 chevaux-vapeur.

Les travaux ont été complétés d'une manière satisfaisante au commencement de mars 1914.

A cause de l'impossibilité d'obtenir alors du pouvoir électrique, on ne put se servir des transbordeurs pendant la dernière saison.

On a pris des arrangements avec le Pacifique-Canadien pour fournir le pouvoir électrique et actionner ces galeries d'expédition pour le gouvernement, comme si elles faisaient partie du système des élévateurs de la compagnie. C'est pourquoi un tableau de commutateurs et de distribution a été installé dans l'usine du pouvoir actionnant le nouvel élévateur, et de là on a fait les raccordements nécessaires avec les fils électriques des moteurs des transbordeurs. Des systèmes de téléphone et de signaux ont été aussi installés. Des cloisons coupe-feu ont été construites à des intervalles le long des galeries, et des dégorgeoirs raccordés aux dégorgeoirs sur le quai, etc.

Avant de mettre ces galeries sous le contrôle du Pacifique-Canadien, en décembre 1914, il a fallu nettoyer et réajuster tout cet outillage qui n'avait pas fonctionné pendant plusieurs mois. Et après que les machines furent mises en opération, il a été nécessaire de faire plusieurs petits travaux d'amélioration pour faciliter et assurer leur bon fonctionnement. Ces divers travaux comprirent l'addition de téléphones supplémentaires, de lumières électriques, etc.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été comme suit:

Tableau de commutateurs, tableau de distribution.

Ligne du pouvoir électrique fourni par le Pacifique-Canadien.

Systèmes de téléphones et de signaux	$6,472 59
Dégorgeoirs d'ajustement	220 00
Cloisons coupe-feu	450 00
Nettoyage, réparations et additions	1,301 64
	$4,444 23

Le total des montants dépensés dans le port de Saint-Jean pendant l'exercice de 1914-15, a été comme suit:

Beacon Bar, 1er contrat	$ 436,673 89
Beacond Bar, second contrat	710,478 86
Beacon Bar, inspection	6,742 78
Courtenay Bay	1,133,034 07
Courtenay Bay, inspection	20,193 80
Réclamation	161,204 10
Transbordeurs	8,444 23
Hangar, équipement, etc	49,526 65
Hangar, fondations	6,666 69
Salaires des employés	13,154 83
Dépenses et débousés	5,053 64
	$2,551,173 54

BEACON BAR.

Dragage.

On a continué, pendant 1914-15, à creuser les emplacements des bassins en eau profonde à *Beacon-Bar,* dans le havre de Saint-Jean, selon le contrat passé le 10 mai 1909, avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* La profondeur qu'on se propose d'atteindre est de 32 pieds à l'eau basse, dans les bassins et de 36 pieds à l'eau basse sur l'emplacement des caissons. La quantité totale des déblais enlevés en vertu

de ce contrat jusqu'au 31 mars 1914, a été de 6,525,571.19 verges, mesure de chaland.

Le 30 mai 1914, en sus du contrat original on donna à la même compagnie une étendue de dragage à faire, moyennant un taux réduit de 34 cents par verge cube, mesure de chaland, pour les déblais de la classe "B", pendant que le contrat principal se continuerait au prix convenu de 39½ cents par verge cube. Le 17 août 1914, le prix de l'ouvrage en vertu du premier contrat fut aussi réduit à 34 cents par verge cube. Les travaux sous ce contrat étaient encore en voie d'exécution le 31 mars 1915.

Du 1er avril au 10 août 1914, on a enlevé dans la partie comprise dans le contrat original 361,980 verges cubes de déblais de la classe "B" (mesure de chaland) au taux de 39½ cents par verge cube. Du 8 juin 1914 au 31 mars 1915, on a enlevé 1,130,867.1 verges cubes de déblais de la classe "B" (mesure de chaland) et 38·7 verges cubes de déblais de la classe "A", au prix de 34 centins. Les déblais enlevés consistaient en vase, gravier, sable, glaise et quelques cailloux.

Le coût du dragage en 1914-15 a été comme suit:

361,980·3 verges cubes, classe "B", à $0.395	$142,982 21
1,130,867·1 verges cubes, classe "B", à 34 cents..	384,494 81
38·7 verges cubes, classe "A", à $4.90..	189 63
Total..	$527,666 65

Des déblais enlevés, on a employé 1,177,477·2 verges cubes pour faire du remplissage dans les nouveaux quais à Beacon Bar; et 315,408·8 verges cubes ont été jetées à la mer.

Quatre dragues, les *Beaver, Cynthia, Iroquois* et *St. John* ont été employées pour cet ouvrage pendant l'année de 1914-15, mais elles n'ont pas été continuellement en opération.

Le 5 décembre 1914, des arrangements ont été faits avec le ministère de la Marine et des Pêcheries pour changer les bouées à l'entrée du havre de façon à faire passer le chenal où entrent les vaisseaux dans la partie de la rivière draguée en vertu du contrat de Beacon-Bar. Ce changement a nécessité l'enlèvement de la bouée employée auparavant pour remplacer Spit-Beacon, et la pose de deux bouées, une de chaque côté du chenal, à l'endroit le plus étroit. Le changement donne un chenal droit depuis la bouée à cloche jusqu'à un point à l'ouest du vieux Spit-Beacon, d'où les vaisseaux s'avancent tout droit dans le havre. Le chenal actuel offre à la navigation un passage plus sûr et plus facile en tout temps de la marée. La ligne centrale du chenal principal a été marquée au moyen d'un alignement de feux rouges placés par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Remblayage des quais.

Le 1er février 1913, on passa un contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* pour le remblayage en terre en arrière de l'ouvrage en caissons et la superstructure en béton construits sur la *Beacon-Bar,* au prix de 15 cents la verge cube.

Pendant l'exercice de 1914-15, la quantité de remblayage mise en œuvre a été de 1,074,694 verges cubes pour lesquelles les entrepreneurs ont été payés la somme de $161,204.10.

Foul-Ground.

Le dragage du chenal dans le havre jusqu'à 30 pieds de niveau a été fait partout par la drague *Fielding,* du ministère, mais on a trouvé que cette drague, qui est du type à " échelles ", était incapable d'enlever la glaise durcie et les cailloux qui se rencontrent à la tête du chenal, à l'endroit appelé *Foul-Ground.* C'est pourquoi on a demandé des soumissions, et un contrat fut adjugé le 30 mai 1913, à la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.,* pour draguer 35,000 verges cubes (mesure de chaland) d'argile, de gravier et de cailloux, à raison de $6.90 par verge cube de déblais

de la classe " A ", et de 49½ cents par verge cube de déblais de la classe " B "; y compris l'enlèvement de tous les déblais couvrant le roc en galet à l'endroit appelé *Foul-Ground.* Une modification du contrat a été accordée, en décembre 1913, pour enlever 12,000 verges cubes (mesure de chaland) additionnelle de déblais.

En 1913-14, entre le 12 août et le 31 mars suivant, on a enlevé 38,646·7 verges cubes (mesure de chaland) de déblais de la classe " B ", et 84·78 verges cubes de déblais de la classe " A ", d'une superficie d'environ 350,000 pieds carrés.

En 1914-15, des ordres furent données de finir cet ouvrage avec diligence. Entre le 16 juin 1914 et le 29 février 1915, la drague de la *Maritime Dredging and Construction Company,* a enlevé 38·7 verges cubes de déblais de la classe " A ", et 12,901·3 verges cubes (mesure de chaland) de déblais de la classe " B ". Le coût de l'ouvrage a été comme suit:—

38·7 verges cubes de déblais, classe "A", à $6.90..	$ 267 03
12,901·3 verges cubes de déblais, classe "B", à 49½ cents.. ..	6,386 14
Total..	$6,653 17

On a eu beaucoup de difficultés à faire ce dragage à cause du grand nombre de cailloux qui se trouvaient dans le fond de glaise et qui ont glissé de la drague. La *Maritime Dredging and Construction Co.* a essayé de lever ces pierres au moyen d'arrache-pierres, mais sans beaucoup de succès. D'après le rapport d'un scaphandrier employé sur l'ouvrage il reste un bon nombre de cailloux dans le fond. On a constaté aussi leur présence en passant la machine à nettoyer le chenal.

" Slip " de la rue Germain.

A la demande de la cité de Saint-Jean, on a fait du dragage dans le " Slip " de la rue Germain pour améliorer le bassin à eau haute, le long du quai de M. George Dick, marchand de charbon. Le 21 octobre 1914, après avoir été autorisée, la *Maritime Dredging and Construction Company* a enlevé, au prix de 75 cents par verge cube. mesure de chaland, 1,000 verges cubes de déblais, mesurées sur place; personne n'avait voulu entreprendre en cet endroit le dragage mesuré sur place.

Cet ouvrage a consisté à draguer un bassin de 180 pieds de longueur par 60 pieds de largeur sur un fond en pente, de manière à donner une profondeur de 7 pieds au-dessus de l'eau basse à l'extrémité extérieure, jusqu'à 12 pieds de profondeur au-dessus de l'eau basse à la tête du bassin.

Du 17 novembre au 2 décembre 1914, la drague *Beacon-Bar* de la *Maritime Dredging and Construction Company* a enlevé une quantité totale de 909·1 verges cubes, mesure de chaland, ou 600 verges cubes, mesure sur place, de vase, gravier et déchets de bois.

Le coût de l'ouvrage a été comme suit:—

909·1 verges cubes de déblais de la classe "B", à 75 cents, $681.83.

Chenal principal.

Le chenal principal du havre de Saint-Jean a une longueur totale de 4,500 pieds par 600 pieds de largeur sur une distance de 1,800 pieds; il s'élargit ensuite graduellement jusqu'à 1,000 dans le reste de sa longueur. Depuis 1908, la drague *Fielding* du ministère a été employée à améliorer ce chenal, qui a été dragué depuis une profondeur minima de 19 pieds à l'eau basse jusqu'à 32 pieds de profondeur à l'eau basse, et l'on a dragué constamment pour maintenir cette profondeur.

A l'exception d'un certain endroit peu étendu, au point appelé "*Foul Ground*" où le chenal n'a que 27 pieds de profondeur à cause du roc, tout le chenal a été dragué, avant 1914-15, à une profondeur de 30 pieds. En 1913, cependant, une grande batture

d'environ 2,000 pieds de longueur, traversait le chenal, et il n'y avait que 24 à 27 pieds de profondeur à l'eau basse. Cette batture était formée de sable très fin.

Pendant une partie de 1914-15, il fut nécessaire de mettre les déblais à bord de la drague et aller les décharger en eau profonde, parce qu'on n'avait pas de chalands pouvant contenir ce sable très fin. Plus tard, cependant, on a pu se procurer des chalands appropriés au transport de ces déblais. Pendant la saison de dragage, une tranchée de ½ milles de longueur sur 200 pieds de largeur a été draguée. Pendant le cours de l'année dernière il ne s'est pas fait de remplissage appréciable dans le chenal.

En 1914-15, la drague *Fielding* a enlevé 209,122 verges (mesure de chaland) de sable et de vase, entre le 22 juin 1914 et le 16 janvier 1915.

"SLIP" NELSON ET NAVY ISLAND BAR.

Le 3 septembre 1913, un contrat a été passé avec la *Maritime Dredging and Construction Company, Ltd.*, pour draguer 74,500 verges cubes (mesure sur place) de déblais de la classe "B", au prix de 34½ cents par verge cube, dans les "Slips" Nelson et Wellington, et sur la batture Navy Island, du côté ouest du havre. Ce dragage avait été demanndé par la Commission du havre, etc., de la cité de Saint-Jean. Le but de cet ouvrage était d'améliorer les "Slips" Nelson et Wellington pour donner plus d'avantage aux goélettes, redresser la route du traversier dans le havre, et agrandir le havre en faisant disparaître le pied de la batture Navy Island et la creusant jusqu'à 11 pieds de profondeur à l'eau basse. La profondeur requise dans le "Slip" Nelson était de 5 à 10 pieds en pente douce, au-dessus de l'eau basse. A la demande de la cité de Saint-Jean, on a abandonné le dragage du "Slip" Wellington. En 1913-14, on a enlevé du "Slip" Nelson et de la batture Navy Island 40,087 verges cubes de déblais au-dessus de la profondeur requise.

En 1914-15, le dragage au "Slip" Nelson et à la batture Navy Island a été complété aux niveaux requis. La drague *Beacon Bar*, de la *Maritime Dredging and Construction Co.*, a enlevé 9,774·3 verges cubes (mesure de chaland) ou 8,751 verges cubes mesurées sur place, de sable, vase et glaise.

Le coût du dragage pendant l'exercice de 1914-15 a été comme suit:—

8,751 verges cubes de déblais de la classe "B", à 34½ cents: $3,019.10.

SAND-POINT.

Sand-Point, sur le côté ouest du havre de Saint-Jean, est le site de 7 bassins d'amarrage en eau profonde, y compris le "Slip" Sand-Point et le "Slip" Rodney. Comme il se fait un montant considérable de remplissage dans ces endroits, à chaque saison, il est nécessaire de draguer ces bassins pour les steamers avant la saison de l'hiver, époque à laquelle ces steamers viennent dans le port. En 1913-14, les dragues des entrepreneurs et du ministère ont enlevé 46,605 verges cubes de déblais, mesure de chaland.

En 1914-15, entre le 22 octobre et le 28 novembre, le dragage dans le "Slip" Sand-Point a été fait par la drague *Fielding* du ministère, et 42,668 verges cubes (mesure de chaland) de vase molle ont été enlevées. Comme cette drague ne pouvait travailler près des quais, ni à la tête du "Slip", l'ouvrage a été complété par la drague *Beaver*, de la *Maritime Dredging and Construction Company*, qui a enlevé 29,609·3 verges cubes (mesure de chaland) de vase, et 10 verges cubes de cailloux dans le "Slip" Sand-Point, du 22 octobre au 10 décembre 1914. La quantité de déblais dragués par la drague *Fielding* du ministère et la drague *Beaver* des entrepreneurs, dans le "Slip" Sand-Point, en 1914-15, est estimée à 62,000 verges cubes, mesurées sur place.

En avant de l'annexe n° 6 (un bassin occupé par les steamers du ministère de la Marine et des Pêcheries) la drague *Beaver*, de la *Maritime Dredging and Construction Company*, a enlevé, du 1er au 10 décembre 1914, 1,200 verges cubes de déblais, mesure de chaland, sur une petite batture en face du bassin ci-dessus mentionné.

Une batture, à l'entrée du "Slip" Rodney, a été enlevée par la drague *Fielding* du ministère, du 2 au 17 décembre 1914, dans le but d'améliorer l'entrée du bassin n° 7.

On a dragué jusqu'à 25 pieds au-dessous de l'eau basse en cet endroit, et il a été enlevé 23,469 verges cubes (mesure de chaland) de vase molle.

Le bassin n° 7, dans le "Slip" Rodney, a été dragué, du 27 novembre au 10 décembre 1914, par la drague *Beaver*, de la *Maritime Dredging and Construction Company*, et 5,489 verges cubes de vase (mesure de chaland) ont été enlevées au-dessus du niveau requis de 31 pieds au-dessous de l'eau basse. Plus tard, ayant trouvé qu'il était nécessaire de faire d'autre dragage à cause du remplissage du bassin, la drague *Cynthia*, de la *Maritime Dredging and Construction Company*, a enlevé 3,823·3 verges cubes (mesure de chaland) de déblais, du 11 au 15 mars 1915.

La *Maritime Dredging and Construction Company, Limited*, a dragué dans le "Slip" Sand-Point, le bassin n° 7, etc., à Beacon-Bar, au prix de 34 cents par verge cube de déblais (mesure de chaland). Le coût du dragage à Sand-Point, en 1914-15, a été comme suit:—

"Slip" Sand-Point—	
29,609·3 verges cubes de déblais, classe "B", à 34 cents....	$10,067 10
10·0 verges cubes de déblais, classe "A", à $4.90......	49 00
Batture n° 6, prolongement—	
1,200 verges cubes de déblais, classe "B", à 34 cents....	408 00
Bassin n° 7, "Slip" Rodney—	
5,489 verges cubes de déblais, classe "B", à 34 cents....	1,866 26
3,823 verges cubes de déblais, classe "B", à 34 cents....	1,299 92
Total..................................	$13,690 34

QUAI DU MARCHÉ SUD.

A la demande de la cité de Saint-Jean, on a fait du dragage en face du quai du Marché Sud, afin de permettre aux remorqueurs de venir s'y amarrer. On a creusé jusqu'à une profondeur de 10 pieds au-dessous de l'eau basse, et il a été enlevé 812 verges cubes (mesure sur place) de déblais de la classe "B". Le 16 juin 1914, une autorisation fut donnée d'accepter l'offre de la *Maritime Dredging and Construction Company* de faire l'ouvrage requis au prix de 47 cents par verge cube de déblais, mesure sur place.

Du 26 juin au 6 juillet 1914, la drague *Beacon Bar* de la *Maritime Dredging and Construction Company* a enlevé 1,049·3 verges cubes de vase, mesure de chaland. On s'aperçut, cependant qu'une partie des déblais avait été enlevée en dehors des limites autorisées, et il fut démontré par les sondages que 545 verges cubes seulement (mesure sur place) avaient été draguées dans la partie qu'on avait demandée. Les entrepreneurs ne furent payés que pour cette dernière quantité.

Le coût du drainage a été comme suit:—

545 verges cubes (mesure sur place) de déblais de la classe "B" à 47 cents..........................	$256·13

PARTRIDGE-ISLAND.

Partridge-Island est située à l'entrée du port de Saint-Jean, où se trouvent une station de quarantaine et un phare. En 1905-1906, un tuyau, de 6 pouces, en fer forgé a été posé à travers le chenal ouest du port de Saint-Jean, depuis Fort Dufferin jusqu'à Partridge-Island, pour fournir de l'eau potable aux édifices construits sur cette île. Ce tuyau fut souvent brisé et après plusieurs tentatives, mais sans succès, de réparer ce tuyau on fut obligé d'abandonner ce projet.

En 1913-1914, un contrat a été adjugé pour fournir et livrer 3,300 pieds linéaires d'un nouveau tuyau formé d'un tube en bronze flexible, de 4 pouces de diamètre. Une

longueur de 7,486·9 pieds linéaires de ce tube muni des accouplements requis, fut placée dans une tranchée draguée, commençant au bord du chenal du côté de l'île, en septembre et octobre 1913.

En 1914-1915, le dragage de la tranchée nécessaire à la pose du tuyau a été complété et l'on a enlevé 3,917·2 verges cubes de sable, vase, glaise et pierres, et le reste du tuyau avec ses accouplements fut mis en place. En bas du Fort Dufferin il restait à placer une nouvelle section de tuyau et à réparer cinq hydrantes et certains tuyaux sur l'île. Depuis le 23 septembre, il y a sur l'île un service d'eau très satisfaisant. Trois millions-quatre-cent mille gallons d'eau ont été fournis depuis le 1er octobre, formant une moyenne d'environ 100 gallons d'eau par jour, par homme. Pendant ce temps, l'île a été employée comme station d'entraînement pour les soldats, et un nombre de 150 à 400 hommes y ont été casernés.

Le dragage a été commencé le 26 août, a été complété le 14 septembre 1914. La pose du tuyau commencée le 24 août, a été complétée le 16 septembre 1914. On a fait ensuite des réparations sur l'île, et le tout a été parachevé le 12 novembre 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-1915:—$4,604.92.

PARTRIDGE-ISLAND.

Quai.

Le quai du gouvernement comprend deux ailes construites en caissons à parements jointifs, de 120 et 160 pieds de longueur, respectivement; on a rempli de pierre l'espace entre ces deux ailes. Ce quai a été construit en 1910 pour les fins de la quarantaine

En 1914-1915, des matériaux ont été achetés et on a réparé le débarcadère au niveau de l'eau basse. Pour supporter et protéger le débarcadère construit au niveau de l'eau basse, six pilotis ont été mis en place, renforcés de liernes et de chapeaux et solidement boulonnés. Le garde-corps a été renouvelé et un escalier neuf a été construit du débarcadère jusqu'au quai.

Les travaux ont été exécutés en novembre 1914 et janvier 1915.

Dépenses pendant l'exercice 1914-1915: $125.12.

SAINT-LOUIS, OU LA RIVIÈRE SAINT-LOUIS (en bas).

La rivière Saint-Louis se jette dans le détroit de Northumberland à 7 milles environ au nord de Richibouctou.

A l'intérieur de l'entrée se trouve une large lagune peu profonde, à l'exception du chenal tortueux de la rivière.

On a fait du dragage, pendant les trois dernières années, pour creuser une tranchée de 40 pieds de largeur par 3 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées ordinaires, à travers les battures pour former un chenal droit permettant aux bateaux de pêche d'entrer directement dans la rivière proprement dite.

En 1912, cette tranchée a été draguée, sur une longueur de 1,200 pieds, par contrat; en 1913, elle a été prolongée de 1,250 pieds par du dragage fait à la journée.

Les travaux ont été continués à la journée du 27 juillet au 11 septembre 1914, au moyen d'une petite drague du type "Orange Peel", le *Saint-Louis Star.* On avait loué cette drague à raison de $13 par jour, y compris les gages du mécanicien, la gasoline et l'huile. Pendant cette saison le nouveau chenal a été prolongé de 2,025 pieds avec des profondeurs de 2 à 3 pieds à l'eau basse.

Les déblais enlevés, formés de vase et de sable, ont atteint le chiffre de 4,841 verges cubes, mesure de chaland, et coûté 21 cents par verge cube.

Il est nécessaire de prolonger ce chenal de 500 pieds de plus pour avoir toute la pleine profondeur à l'extrémité intérieure, et il faudra aussi faire disparaître quelques buttes sur le fond déjà dragué. La tranchée draguée est en ligne avec les phares à l'en-

trée du goulet Saint-Louis, à l'exception des 500 pieds intérieurs dont la course est en ligne avec le chenal du haut de la rivière.

Dépenses pendant l'exercice financier: $1,005.42.

SACKVILLE.

Vieux quai public.

Sackville, comté de Westmoreland, est un village florissant de 1,380 habitants, et une station du chemin de fer Intercolonial à son point de raccordement avec le chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard, acheté dernièrement par le gouvernement. Sackville se trouve sur la rivière Tantramar, près du fond de la baie Cumberland.

Les réparations et le prolongement du quai public ou municipal, commencé en 1913, ont été continués entre le 2 juin et le 8 août et du 7 septembre au 10 novembre 1914. Le nouveau quai a été complété et l'intérieur a été nivelé et rempli de terre argileuse mélangée de terre et de pierres concassées à partir du rivage. Le caisson du quai a 14½ pieds de largeur au sommet, et il est couvert avec des madriers sur toute cette largeur; il a 122·7 pieds de longueur, y compris un prolongement de 12 pieds, qui le relie au quai du chemin de fer *New-Brunswick & Prince Edward Island.* La face extérieure du quai est lambrissée en madriers de 4 pouces.

Dépenses pendant l'exercice financier: $2,088.56.

SEAL-COVE.

Seal-Cove, comté de Charlotte, sur l'île de Grand-Manan, est une anse non abritée au fond de laquelle se trouve une importante station de pêche. Seal-Cove est situé à 12 milles environ de North-Head et 62 milles au sud-ouest de Saint-Jean, à vol d'oiseau. Il y a dans cet endroit une population d'environ 150 pêcheurs possédant 50 bateaux de 9 à 18 tonnes chacun. En 1909-10, le ministère a construit à Seal-Cove un brise-lames, de 448 pieds de longueur et de 24 à 37 pieds de largeur, sur le côté ouest de l'anse pour donner un abri aux vaisseaux de pêche.

Le 25 février 1914, un contrat a été adjugé pour la construction d'un brise-lames sur le côté est du havre, l'ouvrage consistant en une structure en caissons de 515 pieds de longueur, de 24 pieds de largeur au sommet sur une distance de 203 pieds, et de 30 pieds de largeur au sommet sur une distanc de 312 pieds, mesure prise au centre du brise-lames.

Les travaux commencés le 1er mai ont été complétés d'une manière satisfaisante, le 16 octobre 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $23,031.00.

SHÉDIAC.

Shédiac, comté de Westmoreland, ville de 1,442 habitants, est située sur le détroit de Northumberland, à 20 milles au sud de Bouctouche et à 2 milles au sud-ouest de Pointe-du-Chêne. C'est le centre d'un riche pays agricole et de pêche et un lieu très recherché l'été.

Le quai public de Shédiac a été construit entre le 19 octobre 1910 et le 4 juillet 1912.

En 1914-15, on a fait certaines réparations à ce quai, consistant à renouveler les madriers brisés et usés du plancher, remplacer et boulonner de nouveau le lambrissage créosoté là où les pièces avaient été détachées ou emportées, et à poser des pièces de bois additionnelles pour renforcer les murs qui ferment les travées extérieures.

Dépenses pendant l'exercice financier: $42.05.

ILE SHÉDIAC.

L'île Shédiac se trouve au côté du nord-est du havre de Shédiac. Elle a environ 2 milles de longueur sur 1 mille à sa plus grande largeur.

Le 19 février 1914, on passa un contrat avec M. Warren Taylor pour la construction d'un quai sur la pointe du nord-est de l'île, à environ 1½ mille de Grand'-Digue et 3½ milles du quai de Shédiac, sur la terre ferme. Le montant du contrat a été de $6,432, moins $300 pour 6,000 pieds, m. p. de bois créosoté fourni par le ministère pour cet ouvrage.

Les travaux commencés le 10 mars ont été complétés le 8 août 1914. Le quai a 712 pieds de longueur; il comprend des abords, une chaussée d'accès en pierre, de 15 x 15 pieds; une pile près du rivage de 87·7 pieds par 15 pieds; 14 piles d'une longueur moyenne de 22 pieds par 15 pieds de largeur; 15 travées d'environ 18½ pieds; et une tête de quai de 30·6 pieds par 31 pieds. Une cale de débarquement a été construite dans la tête du quai. On a lambrissé tout autour la tête du quai et 14 piles avec des madriers de 4 et 6 pouces en bois créosoté.

Comme supplément du contrat, les trois travées extérieures ont été fermées avec des longrines et lambrissées à joints clos avec une palplanche de chaque côté, en madriers créosotés, de 4 pouces; cet ouvrage supplémentaire a coûté la somme de $100.

Les dépenses, pendant l'exercice financier, ont été de $3,351.07, y compris $326.50 pour l'inspection, et $48.57 pour main-d'œuvre et fret payés pour la livraison du bois créosoté employé dans cet ouvrage.

SHIPPAGAN.

Shippagan, dans le comté de Gloucester, est un village sur la terre ferme, au nord-est du Nouveau-Brunswick et en face de l'île Shippagan. Un quai public a été construit ici en 1906 et 1907, au terminus du chemin de fer de Caraquet.

Du 1er au 25 août et du 13 octobre au 28 novembre 1914, on a posé pardessus le vieux plancher des abords du quai, sur une longueur de 840 pieds et une largeur de 15 pieds, des madriers de 2 pouces; la tête du quai, de 76½ pieds de longueur par 30 pieds de largeur, a été recouverte en madriers de même épaisseur. Le long de la partie extérieure du quai, 122 pilotis ont été enfoncés à joints clos de manière à faire une palée et permettre de draguer les bassins d'amarrage.

Dépenses pendant l'exercice financier: $1,693.98.

Débarcadère du Traversier au quai public.

En juin 1914, le débarcadère du traversier et la pile de protection commencés en 1913, à l'est du quai de Shippagan, ont été complétés en boulonnant des défenses et lambrissant la partie du quai entre le niveau de l'eau haute et le niveau de l'eau basse; on a aussi placé 25 verges cubes de lest de pierre dans le quai.

L'ouvrage consiste en une section de 50 pieds de longueur par 6 à 42 pieds de largeur, de niveau avec le quai principal à l'extrémité intérieure et allant en descendant jusqu'au niveau de l'eau basse dans le 24 pieds extérieurs, au-delà duquel il y a une pile de garde, de 25 x 12 pieds. Ceete section est construite en caisson, lambrissée sur les côtés avec des madriers de 4 pouces.

Dépenses pendant l'exercice financier: $107.95.

GOULET DE SHIPPAGAN.

Le goulet de Shippagan, comté de Gloucester, entre l'île Shippagan et la terre ferme, est très fréquenté par les bateaux de pêche et autres vaisseaux qui naviguent de la Baie-des-Chaleurs au golfe Saint-Laurent. Cette passe se trouve à 56 milles de Bathurst, chef-lieu du comté de Gloucester, et à 3 milles de Shippagan, terminus du chemin de fer de Caraquet.

En 1875, on a commencé les travaux de l'amélioration du chenal dans le goulet de Shippagan, où le tirant d'eau minimum n'était que de 3¼ pieds à basse mer. La construction d'épis et de môles pour diriger le courant vers un seul chenal, donna un tirant d'eau de près de 6½ pieds, en 1898, et de 6 pieds environ à basse mer ou de 13·8 pieds aux grandes marées, en 1903-04.

Entre le 1er juin et le 31 octobre 1914, on a continué la reconstruction du brise-lames ouest commencée l'année précédente.

Les travaux ont couvert une section de 228 pieds du brise-lames, commençant sur le côté nord, à 672 pieds de l'extrémité intérieure, et au-delà desquels, des pilotis de support ont été enfoncés en dehors de la face du vieux brise-lames; deux moises ont été boulonnées à ces pilotis; et des palplanches en pilotis jointifs ont été enfoncées en dehors de ces mêmes pilotis de support sur une longueur de 228 pieds. Vis-à-vis de cette section, le même genre d'ouvrage a été fait à l'extérieur du brise-lames, sur une longueur de 105 pieds. L'intérieur de l'ouvrage a été rempli partiellement avec des fascines et des pierres; des traversines, des solives et des madriers neufs ont été mis en place. On a enfoncé 439 pilotis à joints clos et 59 pilotis de support.

Dépenses pendant l'exercice financier: $4,498.65.

STARKEY.

Starkey est situé sur le côté ouest de la rivière Washademoak, à 2 milles en aval de sa source, à l'île de Cole.

On a fait du dragage en cet endroit pour creuser jusqu'à 9 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau afin de donner un bon bassin d'amarrage aux bateaux qui viennent accoster au quai ou qui en partent.

La superficie totale draguée a été de 8,000 pieds carrés.

Les déblais enlevés se composent de vase et de glaise.

On a dragué 1,737·5 verges, mesure de chaland, moins 169 verges draguées en dehors des limites.

Le prix du contrat était de 22½ cents, et le montant dû aux entrepreneurs a été de $390.94 moins $38.02 pour du dragage en dehors des limites requises.

Le contrat du dragage a été adjugé à la *St. John River Dredging and Construction Company,* dont la drague *Tantawanta* a fait l'ouvrage du 21 août au 2 septembre 1914.

STONEHAVEN.

Stonehaven, dans le comté de Gloucester, est situé sur le côté sud de la baie des Chaleurs, à 18 milles de Bathurst.

Le brise-lames de 425 pieds de longueur, qui avait été construit par une compagnie privée, a été transféré au ministère en 1878.

On a fait des réparations à ce brise-lames. Les travaux ont été exécutés entre le 22 juin et le 27 juillet, et entre le 27 août et le 2 septembre, et aussi du 9 au 11, du 14 au 16 et du 21 au 23 septembre 1914.

L'ouvrage consistait à reconstruire la partie de la petite pile, érigée en 1910-11 en dehors du coin nord-est de la tête du quai pour soutenir le talus en pierre le long de la face extérieure du brise-lames, cette pile ayant été démolie par une tempête, sur des longueurs de 17 pieds, le long du coin, et de 15 pieds le long des abords. Le caisson, qui avait 5 pieds de largeur au sommet, par 11 pieds de hauteur et 15 pieds de largeur au fond, fut emporté vers le rivage deux fois pendant sa construction. On a remplacé plusieurs défenses à la pile du bout, et 115 verges cubes de gros blocs de granit le long de la tête du quai et des abords, à l'extérieur.

Dépenses pendant l'exercice financier: $982.59.

Chemin Chamberlain.

Pendant l'exercice de 1914-15, on a complété le petit quai, commencé l'année précédente, au pied du chemin Chamberlain, situé à un demi-mille à l'ouest du brise-lames de Stonehaven; ce quai sert de débarcadère aux vaisseaux de pêche.

Les travaux ont été exécutés entre le 1er et le 25 juillet, le 20 et le 31 août et du 21 au 23 septembre, 1914. On a placé dans les abords du quai 30 verges cubes de lest, ces abords de 75 x 10 pieds ont été couverts d'un plancher et d'un couronnement. Le couronnement a été aussi placé sur le côté extérieur de la tête du quai, et tout le quai a été lambrissé en madriers d'épinette, de 3 pouces. Un caisson, de 54 pieds de longueur par 12 pieds de largeur, allant en pente dans les derniers 36 pieds pour arriver au niveau du rivage, a été construit. On a réparé la chaussée en exhaussant de 1 à 6 rangs un mur de soutènement en caisson et nivelant la surface de cette chaussée au moyen de gravier, sur une longueur de 100 pieds, à partir du rivage. Afin d'empêcher un ruisseau d'affouiller la chaussée, on a prolongé le mur du quai de 220 pieds de longueur sur une hauteur de 4 à 15 pieds, et on a nivelé la surface du quai sur une longueur d'environ 250 pieds.

Dépenses pendant l'exercice financier: $596.44.

TABUSINTAC.

Tabusintac, comté de Northumberland, est un établissement situé sur la rivière Tabusintac, à 32 milles environ au nord-est de Chatham.

Le quai construit par le gouvernement provincial près du pont public, à 5 milles en haut de l'embouchure de la rivière, fut transféré au ministère des Travaux publics du gouvernement fédéral. Pendant l'exercice financier de 1914-15, du 4 septembre au 5 novembre 1914, ce quai, primitivement de 28 x 22½ pieds, a été prolongé de 55 pieds par 41 à 43 pieds de largeur, et exhaussé au moyen de longrines et de solives sur lesquelles on a posé un plancher. Pour améliorer les abords du quai, à partir du pont public, on a ajouté une travée de forme triangulaire, de 13½ x 20 pieds.

Ce prolongement a été fait en construisant une pile en pilotis, de 13 x 22½ pieds, s'aboutant au vieux quai, et une deuxième pile en pilotis, de 43 x 16 pieds séparée de la première pile et du vieux quai par une travée de 16·2 pieds. Les piles du vieux quai ont été lambrissées sur leurs faces extérieures avec des madriers en bois dur de 3 pouces. Une passerelle inclinée a été aussi construite dans la face sur le devant du quai.

Les dépenses pendant l'exercice financier, et le total des dépenses jusqu'à date ont été de $1,606.02.

THE-RANGE.

The-Range est situé tout à fait à l'extrémité supérieure du lac Grand, vis-à-vis de l'embouchure de la rivière au Saumon.

Afin de permettre aux bateaux faisant escale au lac Grand d'accoster le quai à haut niveau jusqu'à la fin de la crue des eaux au printemps et d'approcher du quai ensuite au bas niveau de l'eau, on a fait du dragage en cet endroit.

Du dragage a été fait sur une superficie de 17,700 pieds carrés.

Les déblais enlevés ont consisté en gravier, vase et déchets de bois.

Le prix du contrat du dragage était de 30 cents par verge cube, mesure sur place. y compris le dragage en dehors des limites requises, correspondant à 3,398·3 verges cubes, mesure de chaland; le facteur d'expansion étant de 8·5 par 100.

Le prix du contrat du dragage était de 30 centins par verge cube, mesure sur place. Les entrepreneurs: *St. John River Dredging and Construction Co.*, ont reçu la somme de $525.90 pour l'enlèvement de 1,753 verges cubes de déblais.

La drague a été mise en opération du 24 au 29 juin.

THOMAS'-CREEK.

Thomas'-Creek, comté de Saint-Jean, est situé à 8 milles environ de Saint-Jean; c'est le lieu de résidence d'environ 25 pêcheurs. Il n'y a pas de quai du gouvernement à Thomas'-Creek, mais il y a deux brise-lames à Mispec, à un mille de distance.

Une batture de gravier, qui servait de refuge aux bateaux des pêcheurs de Thomas'-Creek, a été emportée partiellement par les tempêtes, laissant ainsi l'anse exposée à l'action des vagues. Les personnes intéressées ont alors demandé au gouvernement de construire des ouvrages pour protéger le reste de la batture et agrandir le havre de refuge.

En 1913-14, le ministère a fait construire un ouvrage en caissons, de 150 pieds linéaires, par 11 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur, le tout rempli de lest; un deuxième mur de 66 pieds de longueur, 18 pieds de largeur et de 11 pieds de hauteur, a été aussi construit et rempli de lest.

En 1914-15, trois rangs de pièces et vingt-huit défenses ont été placées dans le caisson construit l'année précédente, ainsi que 175 verges cubes de lest. Une partie du mur de protection, sur une longueur de 64 pieds, a été exhaussée de 2 pieds pour compenser le tassement, et une partie du lest a été renouvelée.

Les travaux ont été exécutés pendant les mois d'août, de septembre et de décembre 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $470.31.

UPPER-DERBY.

Upper-Derby, dans le comté de Northumberland, est un district agricole bien habité du côté nord de la rivière Miramichi Sud-Ouest, à environ 10 milles de Newcastle.

Du 17 au 27 août 1914, à partir du chemin public jusqu'au quai, construit l'année précédente, on a fait le nivellement d'une route ayant environ 1,000 pieds de longueur. Les premiers 800 pieds ont été travaillés avec une machine à construire les chemins, et le reste formant une côte à pic a été travaillé à la main depuis le sommet jusqu'au niveau du quai. Cette route a été terminée en une chaussée d'accès continuant sur le quai afin de bien relier le quai au rivage.

Dépenses pendant l'exercice financier: $117.45.

UPPER-SALMON-RIVER.

Upper-Salmon-River, autrement appelé Alma, comté d'Albert, est situé à 6 milles de Anderson's-Hollow, et 2 milles de Herring-Cove. On expédie annuellement de cet endroit une grande quantité de bois de construction, 5,000,000 de pieds. A Upper-Salmon-River, le ministère a construit, à trois périodes différentes, sur le côté ouest de l'embouchure de la rivière, trois piles, de 30 pieds de largeur au sommet, et de 180, 240 et 104 pieds de longueur, respectivement, chacune étant un prolongement de l'autre. Le ministère, en 1912, a aussi construit un brise-lames sur le côté de l'est de la rivière, de 150 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

Le 5 novembre 1913, un contrat a été adjugé à la *Island Dredging and Construction Company* pour la construction d'un prolongement du brise-lames du côté de l'est de la rivière. Ce prolongement consiste en un caisson de bois rond, de 46 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, avec une tête ou une aile, de 100 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet.

L'ouvrage n'a pas été commencé par les entrepreneurs en 1913-14, mais ils ont eu un prolongement de temps d'une année, à compter du 21 octobre 1914, dans leur contrat.

WEBSTER.

Webster est situé dans l'anse Belyea, sur la rive est du lac Washademoak, à 4 milles de la rivière Saint-Jean; c'est une place d'escale du bateau qui fait le trajet entre Saint-Jean et Washademoak.

Afin de permettre aux bateaux d'arriver au quai de cet endroit et d'en partir facilement, on a dragué un bassin d'amarrage en avant de ce quai.

La superficie draguée est d'environ 67,500 pieds carrés jusqu'à une profondeur de 9 pieds au-dessous de l'eau basse.

Les déblais enlevés se composent de tuf (*hardpan*). La quantité de déblais dragués a été de 6,771·1 verges cubes, mesure de chaland.

Le prix du contrat a été de 28 cents par verge cube, et le montant dû aux entrepreneurs: *New Brunswick Construction Company* était de $1,895.91.

Les travaux ont été exécutés par la drague *Tantawanta* qui a été mise en opération du 28 septembre au 17 octobre.

WELCHPOOL.

Welchpool, un poste de pêche de 600 habitants, est situé sur l'île de Campobello, partie intégrante du comté de Charlotte, à 50 milles au sud-ouest de Saint-Jean, en droite ligne, et à 14 milles au sud de Saint-André. En 1909-10, le ministère construisit en ce lieu un quai en encaissement de bois rond long de 279 pieds, d'une extrémité à l'autre.

En 1914-15, le plancher du quai a été réparé en y posant 400 pieds, m. p. de madriers de 3 pouces en épinette. Du treillis en fil de fer a été cloué sur la surface des marches et des paliers de l'escalier du quai afin de les rendre moins glissants. On a aussi réparé le treuil actionnant le plan incliné du quai.

Ces travaux ont été exécutés en août 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $41.91.

WELSH'S-COVE.

Welsh's-Cove, comté de Charlotte, est une anse au large de la baie de Mace, à 7½ milles de la gare de Lepreau, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée, à 2 milles de Dipper-Harbour par terre, et à 25 milles à l'ouest de Saint-Jean. L'industrie de la pêche y est faite sur une grande échelle.

Le 15 décembre 1913, un contrat a été adjugé à la *Maritime Dredging and Construction Company* pour la construction d'un brise-lames en caissons de bois rond, de 300 pieds de longueur, 30 pieds de largeur, au sommet, et d'une hauteur moyenne de 13 pieds. Le but de ce brise-lames est de donner un abri aux bateaux des pêcheurs.

Les travaux ont été exécutés en 1914-15.

Pour empêcher les vagues de passer par dessus le brise-lames et de remplir d'eau les bateaux qui y sont accostés, on a construit un parapet ou garde-lames le long du côté faisant face à la mer. Cet ouvrage a été ajouté comme supplément au contrat. Il comprend cinq rangs de pièces de bois de 10 x 10 pouces, sur une longueur de 300 pieds, supportées par des liernes solidement fixées.

Les travaux commencés le 31 juillet ont été finis le 12 décembre 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $13,315.49.

WHITES'-BLUFF.

Le 27 janvier 1914, MM. Fox & Hamilton ont commencé la construction d'un quai au niveau de l'eau basse, à White's-Bluff, comté de King, au coût de $11,985. Le 25 août, une autorisation fut reçue de changer ce quai à bas niveau en un quai à niveau gradué, moyennant une dépense supplémentaire de $4,308.90.

Ce quai, de 393¼ pieds de longueur par 75¾ de largeur sur la face et avec une tête en retour de 50 pieds a été complété le 15 février 1915, au coût de $16,237.

Pendant l'exercice de 1914-1915, il a été dépensé $14,873.22.

WHITE'S-COVE.

White's-Cove est situé sur la rive sud du lac Grand, à 7 milles de son entrée.

Pour permettre au bateau de passagers de faire escale à cet endroit on a fait du dragage jusqu'à la profondeur nécessaire. Ce dragage a fourni un bassin d'amarrage, au bout du quai au niveau de l'eau basse. Les déblais enlevés étaient composés de glaise et de roches détachées.

Le 14 août 1913, la drague *Tantawanta* de la *St. John River Dredging Construction Co.* a été mise en opération jusqu'au 16 août, et enlevé 836·8 verges cubes de déblais, mesures sur place, au coût total de $250.86, à raison de 30 cents par verge cube.

En 1914, du 7 juillet au 22 juillet, la drague *Tantawanta* a repris et complété le dragage; elle a enlevé pendant ce temps 2,188·8 verges cubes, mesures sur place.

Le prix du contrat a été de 30 cents par verge, mesure sur place, et les entrepreneurs ont reçu pour l'enlèvement de 3,025 verges, mesures sur place, un montant total de $907.50, représentant tout l'ouvrage.

En 1914, les dépenses ont été de $666.64.

Tout le dragage, y compris celui en dehors des limites, etc., formait 3,293 verges, mesurées sur place, correspondant à 4,630·6 verges, mesure de chaland, le facteur d'expansion étant de 53 par cent.

Le dragage fut adjugé par contrat à la *St. John River Dredging & Construction Company.*

WILSON'S-BEACH.

Wilson's-Beach, est un établissement de pêche situé dans une petite anse sur le côté ouest de l'île Campobello, comté de Charlotte, 50 milles au sud-ouest de Saint-Jean en ligne droite, et 14 milles au sud de St. Andrews. Le brise-lames de Wilson's-Beach a 475 pieds de longueur, par une largeur variant de 15 à 25 pieds, avec une profondeur de 13 pieds à l'eau basse, au bout du quai.

En 1914-1915, le couronnement, le plancher, les solives et deux rangs de parement ont été renouvelés sur une longueur de 260 pieds, et le quai a été élargi de 8 pieds sur une longueur de 60 pieds. Sur le reste du quai on a mis quelques madriers neufs. Aux deux coins extérieurs du quai on a posé six défenses en pilotis. Du treillis en fil a été cloué sur les marches de l'escalier, et un garde-corps a été fixé le long des marches et du débarcadère au niveau de l'eau basse.

Les travaux commencés le 7 octobre ont été complétés le 21 novembre 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-1915: $1,261.03.

WOODBURY'S-COVE.

Woodbury's-Cove, comté de Charlotte, est situé à la tête du hâvre de l'Etang, sur le côté est, et à 3 milles de Saint-George, la station de chemin de fer la plus proche. Les habitants de cet endroit s'occupent de la culture de la terre et du commerce de bois. En 1913-1914, des matériaux ont été achetés pour construire un quai à Woodbury's-Cove.

En 1914-1915, on a construit un quai en pilotis, de 91 pieds de longueur par 65·8 pieds de largeur. Le sommet de ce quai a été peinturé avec du carbolineum.

Les travaux commencés le 11 août ont été complétés le 24 septembre 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-1915: $1,078.16.

WOODWARD'S-COVE.

Woodward's-Cove est un établissement de pêche florissant, situé sur le côté est de l'île Grand-Manan, comté de Charlotte, 6 milles au sud de North-Head.

Le 19 avril 1914, un contrat a été adjugé pour construire un brise-lames en cet endroit afin de protéger les bateaux de pêche. L'ouvrage comprend une structure en caissons, de 300 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet. La construction de ce brise-lames a été commencé le 4 juin et parachevée le 6 octobre 1914.

Dépenses pendant l'exercice de 1914-15: $12,291.

YOUNG'S-COVE.

Young's-Cove est situé sur la rive sud du lac Grand, à 16 milles environ de son entrée.

Pour procurer un bon bassin d'amarrage pour le bateau de fret et de passagers, qui fait escale à cette place, on a fait du dragage à Young's-Cove.

Le dragage a été commencé par la *St. John River Dredging and Construction Co.* le 16 août 1913 et suspendu le 27 août, après avoir enlevé 1,926·6 verges, mesurées sur place, au coût de $577.98.

En 1914, on a continué à draguer et l'on a enlevé des déblais composés de glaise et de roches détachées.

La quantité totale de déblais dragués, y compris le dragage en dehors des limites et au delà de la profondeur requise, a été de 3,708 verges, mesurées sur place, correspondant à 4,494·6 verges, mesure de chaland, donnant ainsi un facteur d'expansion de 21 par 100.

Le prix du contrat était de 30 cents par verge, mesure sur place. Les entrepreneurs ont été payés pour l'enlèvement de 2,899 verges, mesurées sur place, représentant la somme de $869.70 pour les deux années d'ouvrage.

En 1914, la quantité de verges draguées a été de 972·4 verges et les dépenses ont été de $291.72.

Le dragage a été fait par contrat adjugé à la *St. John River Dredging and Contruction Company.*

La drague *Tantawanta* a été mise en opération en 1914 du 30 juin au 6 juillet.

PROVINCE DE QUEBEC.

AMHERST.

Le havre d'Amherst est situé à l'extrémité est de l'île d'Amherst, qui est la plus grandes des Iles de la Madeleine et forme la côte sud-ouest de la baie de Plaisance; la population est d'environ 7,000. Le trafic de tout le groupe des Iles de la Madeleine se chiffre à environ un million de dollars par année. D'après les renseignements obtenus du collecteur des douanes, des marchands et d'autres personnes compétentes, les exportations varient de $400,000 à $800,000 et les importations de $300,000 à $600,000. La moitié de ce trafic se fait dans la partie sud des îles. Les travaux projetés sont pour le bien public et seraient utiles, non seulement aux îles, mais aussi à tous les vaisseaux et bateaux pêcheurs du golfe Saint-Laurent. Le but de ces travaux serait de former un havre intérieur ayant une profondeur navigable de 16 pieds à l'eau basse des grandes marées, et de donner au chenal une profondeur de 16 pieds à marée haute.

Deux endroits ont besoin d'être dragués: la partie intérieure, qui a une superficie de 312,500 verges carrées sur laquelle il y a une épaisseur moyenne de 10·8 de sable, donnant 125,000 verges cubes de dragage à faire, et la partie extérieure, qui a une superficie de 162,000 verges carrées et où il faudra draguer à une profondeur moyenne de 6 pieds, ce qui donne 36,000 verges cubes, dont 1,500 verges sont en roc solide qui a été brisé à l'aide de mines, au cours de l'hiver dernier. Tous les déblais provenant de ce dragage devront être transportés à une distance d'environ 2 milles. Le dragage coûtera (à 30 cents par verge cube) environ $48,300. L'endroit où se fera le dragage, spécialement dans la partie extérieure, est exposé aux vents de l'est et du nord-est.

Au cours de l'été 1914, 84,368 verges cubes de déblais furent enlevées par la drague du ministère *N° 4*; sur ce montant, 5,000 verges cubes furent jetées par-dessus bord.

Le dragage devrait, comme par le passé, être fait par la drague du ministère, car il faut faire l'ouvrage pour convenir aux besoins locaux.

Le premier travail au printemps, lors de l'ouverture de la navigation, devrait être d'enlever les 1,500 verges de roc qui ont été brisées, et environ 3,500 verges cubes de sable, qui ont été laissées à l'automne autour du banc de roc, afin de permettre à la flottes de goélettes, qui arrivent de toutes les directions pour venir se procurer du poisson et de la boitte, d'entrer dans le havre d'Amherst sans danger.

La drague pourrait ensuite se rendre à Grande-Entrée pour y draguer environ 30,000 verges cubes, à l'entrée du havre, et revenir ensuite à Amherst pour draguer la partie intérieure.

Quai.

Au cours de l'année, on a terminé la construction de la superstructure du quai de direction; on a construit 700 verges cubes d'encaissement, une quantité de lest a été apportée pour usage futur et on a acheté des matériaux de construction.

Les dépenses ont été de $4,486.33.

ANSE-À-BEAU-FILS.

Anse-à-Beau-Fils, municipalité de Cap-Cove, comté de Gaspé, est située sur le golfe Saint-Laurent, à six milles au sud de Percé.

De 1898 à 1901 on a construit des ouvrages de protection sur chaque rive du chenal conduisant au bassin intérieur, consistant en deux épis d'environ 440 pieds chacun.

Le brise-lames, à l'entrée du havre, a été lambrissé sur la façade extérieure depuis le fond, et rempli de lest. Le havre intérieur a été dragué jusqu'à la profondeur indiquée sur le plan, et ses bords ont été améliorés au moyen d'un ouvrage de protection, d'une largeur totale de 1,200 pieds. Cet ouvrage de protection a été construit de manière à donner tous les avantages nécessaires pour tous les bateaux de pêche de l'Anse du Cap jusqu'à Percé.

Dépense: $2,940.97.

ANSE-À-GILES.

L'Anse-à-Giles, comté de L'Islet, est un village situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, environ quarante-cinq milles en bas de Québec.

Les grandes marées montent de 21 pieds; les mortes mers de 13 pieds.

Le gouvernement a pris possession du quai, à cet endroit, en 1904, et fit alors quelques réparations. Ce quai avait été construit au moyen de petits piliers isolés réunis par des plates-formes; les piliers extérieurs étant trop faibles pour résister à la glace, on fut obligé de démolir le quai sur une longueur de 87 pieds et de reconstruire un caisson continu, sans ouvertures. Le quai a 12 pieds de largeur sur 72 pieds de sa longueur et ensuite 24 pieds de largeur sur 15 pieds de longueur. Sa hauteur moyenne est de 15 pieds. La construction est en caissons à parements ouverts, remplis de pierres et lambrissés sur les deux côtés avec des madriers d'épinette de 3 pouces d'épaisseur.

Les travaux de reconstruction furent commencés le 6 juillet et terminés le 31 août. Les dépenses totales ont été de $1,500.

ANSE-À-L'ISLOT.

L'Anse-à-l'Islot est un petit port situé à 7 milles à l'est de Newport, abrité des vents du nord et de l'est par la terre ferme, et des bourrasques du sud-ouest par une petite île, ne restant ainsi exposé qu'aux tempêtes venant du sud. On a décidé de construire un quai de débarquement s'étendant entre la terre ferme et l'extrémité extérieure de l'île dans la direction du sud-ouest, et devant servir à la fois de débarcadère et de brise-lames contre les bourrasques du sud.

Au cours de l'été dernier la chaussée d'accès au quai a été protégée par un parapet en bois de 800 pieds de longueur, renforcé par en arrière avec du lest en pierre. Ces travaux ont coûté $500.

ANSE-AU-GRIFFON.

L'Anse-au-Griffon est située à 17 milles au nord-ouest du cap Gaspé.

L'embouchure de la rivière ayant été envasée et obstruée par une barre de gravier amassée par les bourrasques du nord-est, les eaux inondèrent les plaines et certaines parties du village, causant de grands dommages aux propriétés et à l'industrie de la pêche.

Le chenal a été nettoyé des obstructions qui l'avaient en partie bloqué; on a renouvelé le lest de la partie intérieure des deux quais et le quai de gauche fut réparé sur une longueur de 150 pieds.

Les dépenses ont été de $800.58.

ANSE-ST-JEAN.

L'Anse-St-Jean est située dans le comté de Chicoutimi, sur la rive sud de la rivière Saguenay, à 18 milles de son embouchure. C'est un des points d'arrêt des bateaux de la Compagnie *Canada Steamship*. Population, 1,500 habitants.

Au cours de l'année, on a renouvelé le plancher du quai sur une longueur de 83 pieds et une largeur de 20 pieds; on a aussi remplacé les solives et le premier rang de traversines, sur une distance de 44 pieds. Les abords ont été entièrement reconstruits sur une longueur de 125 pieds; un nouveau garde-corps, de 100 pieds de longueur, a été placé sur le coin nord-est du quai. On a aussi réparé et peinturé avec trois couches de peintures, le hangar et la salle d'attente.

Les travaux furent faits à la journée; ils furent commencés le 24 juin et terminés le 30 septembre.

Les dépenses ont été $1,999.67.

On a aussi dépensé $2,499.68 pour l'achat de matériaux destinés à un prolongement du quai qu'on se propose de construire.

AYLMER.

Aylmer est un village situé dans le comté de Wright, sur la rive nord du lac Deschênes, à 9 milles environ en amont d'Ottawa.

On a fait quelques réparations peu importantes au plancher des abords du quai au cours du mois d'octobre. On a employé à cette fin environ 250 pieds (mesure de planche) de madriers de 3 pouces.

Les dépenses, jusqu'au 31 mars, ont été de $10.

BAIE-DES-ROCHERS.

Baie-des-Rochers, dans le comté de Charlevoix, est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, environ 15 milles en aval de Malbaie. La population est d'environ 1,800 habitants.

235 verges carrées du plancher, qui était dangereux pour le trafic, furent renouvelées. On a employé pour ce travail environ 1,100 pieds linéaires de traversines, de longrines, de pièces de parement et de poteaux verticaux. On a aussi posé 300 pieds linéaires de pièces de couronnement.

L'ouvrage fut fait à la journée et les dépenses ont été de $639.18.

BAIE ST-PAUL.

Baie St-Paul est située dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 64 milles en aval de Québec. La population est d'environ 4,000 âmes.

Au cours de la dernière saison on a ragréé deux trous qui avaient été faits par la glace dans le côté ouest du quai et un dans le côté est. Ce travail a compris la pose de poteaux verticaux et d'environ 600 pieds linéaires de pièces de parement de 12 x 12 pouces; il a aussi fallu enlever de la pierre de lest pour faire les réparations et la replacer ensuite. Deux cents verges carrées de lambrissage en bois dur de 5 pouces d'épaisseur ont été employées sur le côté ouest. On a rempli un vieux plan incliné, sur le côté est du quai; cet ouvrage a nécessité la construction d'environ 100 verges cubes d'encaissement rempli de pierres, et attaché à la vieille structure. L'appareil d'actionnement du plan incliné a été partiellement reconstruit et peinturé de même que l'édifice pour les passagers et les marchandises, les pièces de couronnement et les poteaux d'amarrage. La côte sablonneuse conduisant aux abords du quai a été débarrassée de quelques dangereux cailloux qui l'obstruaient et les abords ont été remis en bon état.

L'ouvrage a été fait à la journée et les dépenses ont été de $4,762.

BARACHOIS DE MALBAIE.

Barachois de Malbaie est une grande paroisse érigée en municipalité, située à la tête de la baie de Malbaie, 12 milles à l'est de Percé, chef-lieu du comté.

L'outillage et une partie des matériaux nécessaires pour construire un parapet de protection furent achetés, et après beaucoup de retardements dus au manque de facilités pour la livraison de l'outillage et des matériaux, l'ouvrage fut commencé, mais il dut être discontinué à cause du mauvais temps et du froid.

Le quai de direction du côté sud de l'issue ayant été partiellement emporté, il fallut le reconstruire, sur une longueur de 180 pieds, au moyen de palées de pilotis. Ces travaux coûtèrent $1,495.76.

Les dépenses pour l'outillage, des matériaux et l'ouvrage préliminaire furent de $3,199.22.

BATISCAN.

Batiscan est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 60 milles en haut de Québec et à 21 milles en bas des Trois-Rivières. C'est le centre de tout le district environnant et les bateaux à vapeur qui transportent la malle royale y font escale deux fois par jour.

Le quai construit à cet endroit en 1864, fut acheté par le ministère en 1912, et il fut décidé de construire une superstructure en béton, à partir du sommet du quai, qui correspond à 12 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, jusqu'à ce niveau. Le contrat pour cet ouvrage fut adjugé à MM. C. A. Gruninger et J. M. Dalton, le 31 août 1913.

Les travaux furent commencés le 27 août 1913 et ils sont encore en cours.

Les dépenses pour l'année 1914-15 ont été de $15,199.96.

RIVIÈRE BATISCAN.

La rivière Batiscan prend sa source dans les Laurentides, passe à travers les comtés de Québec, Portneuf et Champlain et se jette dans le fleuve Saint-Laurent, à 21 milles en bas de Trois-Rivières.

Le but du dragage est pour maintenir un chenal de 4 pieds de profondeur à travers le banc de sable, afin de pouvoir atteindre le nouveau quai du gouvernement à Sainte-Geneviève de Batiscan, situé à 6 milles plus haut que l'embouchure de la rivière.

Près de ce quai on a creusé un bassin de 30,810 pieds carrés, sur une longueur totale de 1,027 pieds linéaires. On a aussi creusé aux 2e, 3e et 4e milles de l'embouchure. Au 2e mille, la longueur de la partie draguée est de 936 pieds et la superficie, 21,180 pieds carrés; au 3e mille, 790 pieds de longueur, et 23,700 pieds carrés.

Ce dragage n'est pas terminé; il consiste à couper les bancs de sable qui s'accumulent aux coudes du chenal, le long de la rivière; le fond du chenal est d'argile bleue couverte d'une couche de sable alluvial. Chaque printemps, quand la crue des eaux est passée, la tranchée est presque remplie par les débris.

Le tableau suivant indique la quantité enlevée avec mesures prises sur place, aux différents endroits où on a fait du dragage pendant la dernière saison; on peut obtenir de ces chiffres le facteur d'expansion:—

Dragage sur la rivière Batiscan, en 1914.

Site	Date. Mois.	Mesure sur les chalands.	Mesure sur place.	Pourcentage.
2e mille Nº 3	Juin	3,124	2,778	14
3e mille " 20	"	4,532	2,909	56
4e mille " 21	Juillet	7,316	4,855	51
Quai 1	Juin	6,504	5,082	28

On a aussi enlevé du lieu de la traverse à Batiscan 2,258 verges cubes de déblais; le facteur d'expansion est de 38 pour 100. Ce dragage a été exécuté en vertu d'un contrat en date du 20 mai 1914, entre le ministère des Travaux publics, Canada, et F. C. Burns, de Trois-Rivières. qui a enlevé 23,734 verges cubes de déblais à 15 sous, formant un total de $3,560.10. L'ouvrage a été commencé le 20 mai et suspendu le 10 août 1924.

Le gouvernement a commencé le dragage d'un chenal de 5 pieds dans la rivière Batiscan en 1883. Les résultats furent tellement satisfaisants que la navigation ne fut pas interrompue depuis, tandis que sur une autre rivière qui se jette, à 1½ mille plus bas, dans le fleuve Saint-Laurent, connue sous le nom de rivière Sainte-Anne, qui coule dans la même direction et qui traîne autant de matière alluviale, le lit s'est élevé, son étendue s'est restreinte tellement que la navigation y est impossible sur le premier mille de l'embouchure. Le dragage exécuté sur la rivière Batiscan depuis 1883 peut être résumé comme suit:—

	Verges cubes.
1883-84	7,333
1901	66,859
1902	81,384
1903	80,605
1905	4,080
1906	56,200
1907	38,345
1908	119,861
1909	33,321
1910	83,533
1911	35,739
1912	56,804
1914	23,734

BEAUPORT.

Beauport, comté de Québec, est un village situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à une distance d'environ 3 milles en aval de Québec. Population, 4,000 âmes.

Afin d'ouvrir un chenal pour les goélettes transportant de la pierre des carrières de Beauport et pour les autres vaisseaux, on a décidé de draguer sur une étendue d'environ 235,000 pieds carrés, soit une quantité totale de 50,500 verges cubes de déblais.

On a passé un contrat avec la compagnie W. J. Poupore et les travaux ont été commencés le 2 juillet et suspendus le 19 novembre. Durant ce temps, environ 131,000 pieds carrés de superficie ont été dragués.

On a enlevé trente-cinq milles six cent trente-cinq verges cubes, mesure prise sur les chalands, de vase, sable et d'argile.

Le prix du contrat a été de 30 cents par verge cube et le montant total payé à l'entrepreneur a été de $6,970.80.

BÉCANCOUR.

Bécancour est le nom d'une paroisse et d'une ville dans le comté de Nicolet, sur le chemin de fer du *Quebec, Montreal and Southern,* près de l'embouchure de la rivière Bécancour, à six milles de Doucet's-Landing sur le fleuve Saint-Laurent, et à sept milles de Trois-Rivières. La ville possède 1 moulin à blé, 2 scieries, une manufacture de voitures, 5 fromageries et beurreries, 2 hôtels, 10 magasins, une église (catholique romaine), un couvent, et fait un grand commerce de bois de construction, de fromage, de foin, de farine et de grain.

Le 24 octobre 1910, on commença à la journée, la construction d'un petit débarcadère sur la rive est de l'embranchement est de la rivière Bécancour, à environ 1,200 pieds de sa jonction avec le Saint-Laurent. L'ouvrage qui avait été suspendu le 31 octobre, a été repris le 2 janvier 1911 et a été complété le 28 février 1911.

Ce quai a un pied au-dessus du niveau de l'eau et consiste en une tête en caisson à parements clos, de 50 sur 30 pieds, reposant en partie sur deux rangs de pilotis enfoncés à 8 pieds d'intervalle, et en partie sur la terre. Il y a 8 pieds d'eau le long de la face extérieure, et le quai atteint 10½ pieds au-dessus de l'extrême eau basse. L'espace entre la tête du quai et le sommet de la levée a été rempli avec de la terre et de la pierre. Coût total, $4,708.08.

Au printemps de 1913, le quai a été endommagé par la glace et a été réparé et lambrissé, au cours de l'été, au coût de $426.44.

Au printemps de 1914, la plage de la rivière en haut, et le long du quai a été érodée par la mer; le quai s'effronda et le hangar à marchandises tomba dans la rivière.

Le 10 septembre 1914, on a autorisé d'enlever le hangar de la rivière et de le placer sur la plage et de construire une petite passerelle pour relier le quai avec le rivage; l'ouvrage a été fait à la journée, a été commencé le 21 septembre 1914, et a duré jusqu'au 26 septembre 1914.

Dragage.

Le but du dragage était de rendre ce chenal navigable; il avait été rempli au cours du printemps de 1914; on le creusa afin de permettre aux bateaux d'atteindre le quai du gouvernement.

Le dragage a été exécuté par la drague *Saint-Pierre.* L'ouvrage a été commencé le 3 août et terminé le 7 septembre 1914; il consista à enlever 17,814 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, et 1,794 verges cubes, mesure prise sur place. Les déblais enlevés sont de la classe B, c'est-à-dire du sable et de l'argile.

Longueur de la tranchée, 14,000 pieds; largeur du fond, 50 pieds; hauteur, une fois terminée, 8 pieds à extrême eau basse, ou en bas du zéro de l'échelle d'étiage, à Trois-Rivières.

Dépenses, $3,563.20.

BELŒIL.

Belœil, comté de Verchères, est un village situé sur la rivière Richelieu, à 1½ mille de la gare de Belœil. Ce village possède un bureau de poste, une église catholique, trois manufactures de portes et châssis, trois fromageries et beurreries, une succursale de la banque des Cantons de l'Est, et une fabrique de poudre. Population, 1,300 habitants.

Le 16 août 1913, un Arrêté en Conseil a été passé autorisant l'achat, pour la somme de $1,400, d'un vieux quai appartenant à Mme Comtois et d'un terrain au village de Belœil, la dite propriété étant requise pour y construire le nouveau quai.

En mars 1914, les billots, le bois de construction et les autres matériaux furent achetés pour construire le quai projeté au coût de $4,262.25.

On commença les nouveaux travaux en mai 1914; ils consistent en

(*a*) Une tête en caisson de 100 pieds de longueur par 10 pieds de largeur avec une aile à chaque extrémité, de 40 pieds par 10 pieds chacune, remplies de pierres tassées. Le caisson principal est couvert d'un pavé de 3 pouces, en madriers.

(*b*) Du remplissage en pierres entre les ailes.

(*c*) Des abords en pierres et en terre de 200 pieds de longueur par 25 pieds de largeur avec un talus en pierres perdues, posées à la main, sur le côté du courant descendant.

(*d*) Un pavé en macadam de 6 pouces sur le quai et un remplissage des abords.

(*e*) Un hangar à marchandises et une salle d'attente, de 30 x 20 pieds.

L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $4,367.98.

Dragage.

Le but de ce dragage est de faciliter l'accostage des bateaux à moteur et des autres embarcations.

Au cours de l'été de 1914, le ministère a commencé du dragage à deux endroits pour des améliorations en dedans des confins du village.

A.—PONT VIS-A-VIS BELŒIL.

Ce pont est situé immédiatement en haut du quai de direction.

Du 10 au 13 juin, la drague n° 119, du ministère, a enlevé environ 747 verges cubes d'argile, mesure prise sur les chalands, pour compléter un bassin d'accostage de 4 pieds. Heures d'ouvrage, 32½; tranchée 22 pieds de largeur, de 1½ à 2½ pieds sur la face; distance, 400 pieds.

Les lieux où l'on transportait les déblais se trouvent à ½ mille sur le côté ouest en bas de la rivière. Etendue des travaux: 165 pieds le long du rivage par 30 pieds de largeur.

B.—VIV-A-VIS DES USINES DE LA CANADIAN EXPLOSIVES CO.

Le but de ce dragage est de faciliter le chargement des barges, en avant du quai de la *Canadian Explosives Co.* Ce quai est situé à environ 1½ mille en haut du pont du Grand-Tronc.

Du 21 jusqu'au 23 octobre, la drague n° 119, du ministère, a enlevé environ 464 verges cubes d'argile et de sable, mesure price sur les chalands, pour compléter un bassin de 8 pieds. Heures d'ouvrage, 22; creusage, 22 pieds de largeur et de 2 à 3 pieds de front; distance, 174 pieds. L'endroit où on jette les déblais se trouvent à ½ mille en haut de la rivière, sur la rive sud. Etendue des travaux; une tranchée de 145 pieds de longueur, le long du rivage par 15 à 25 pieds de largeur.

GARE-DE-BELŒIL.

Gare-de-Belœil, comté de Verchères, est situé sur la rive nord de la rivière Richelieu, et sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc, à 21 milles au nord-est de Montréal. Un pont en fer de structure élégante, long de 1,200 pieds franchit le Richelieu à Gare-de-Belœil. Le village possède un bureau de poste, une messagerie, deux magasins, deux hôtelleries, une scierie, une succursale de banque et une fabrique de poudre de la *Hamilton Powder Company.*

Quai de direction.

En 1896-97, on trouva que les piliers de direction sur le côté ouest de la rivière étaient dans un si mauvais état qu'on ne pouvait pas les réparer convenablement; on décida de faire des nouveaux travaux. On a construit un mur en caisson solide à partir de la culée en pilotis du Grand-Tronc en montant sur une ligne courbe de 15 degrés, et sur une distance de 337 pieds. Ce quai de direction en caisson a été complété en novembre, 1905.

Dans les mois de juillet et août 1914, on a fait des réparations urgentes au quai de direction, consistant à renouveler le parement en bois, sur 4 pieds de hauteur par 159 pieds de longueur, en posant des pièces transversales pour renforcer les ouvrages.

L'ouvrage a été fait à la journée, au coût total de $485.12.

Estacades flottantes.

Les estacades flottantes de Belœil, établies par le ministère, afin de faciliter le passage des barges et autres bateaux entre les piles du pont tournant du chemin de fer du Grand-Tronc, franchissant la rivière Richelieu, ont été réparées au cours des mois de mai et juillet dernier. Une de ces estacades a été entièrement couverte d'un plancher en madriers de 3 pouces afin de la renforcer et pour faire la connexion entre les deux piles.

Après que la crue des eaux eue cessé, en juillet, on a construit un mur permanent, bien renforcé avec des liens, dans l'espace entre la pile inférieure et les fondations du pont; ceci est pour protéger davantage les bateaux descendant la rivière.

Ces améliorations et réparations ont été exécutées à la journée et ont coûté $241.67.

BERGERONNES.

Les Bergeronnes, comté de Saguenay, est situé sur la rive nord de la rivière du même nom, à 4 milles de la rivière Saint-Laurent et environ 15 milles en bas de Tadoussac. Ce village compte un bureau de poste, un bureau de télégraphe, 5 scieries et 3 fromageries. Population: environ 1,000 âmes.

On a dépensé, pendant l'année, le montant de $1,101.51 pour réparer le quai.

On a lambrissé avec des pilotis la face du quai, sur une longueur de 96 pieds; 21 pilotis ont été enfoncés afin de protéger les abords du quai. On a aussi reconstruit le vieux quai, sur l'autre côté de la rivière, sur une longueur de 100 pieds, et on l'a rempli avec de la terre.

L'ouvrage, à la journée, a été commencé le 11 juin et terminé le 11 juillet.

Dragage.

Le 29 juin, on donna l'ordre d'envoyer le *Steam Derrick* du ministère pour faire du dragage à Bergeronnes, comté de Saguenay.

Le but des travaux était de permettre aux goélettes transportant le bois de se tenir à flot, le long du quai du gouvernement.

L'étendue draguée est de 7,400 pieds carrés, jusqu'à une profondeur de 4 pieds. Les déblais ont été jetés par-dessus bord et seront employés pour remplir les quais; on a dû enlever à nouveau une quantité de déblais.

Quantité enlevée: 222 verges cubes.

La drague a été employée du 29 juin jusqu'au 25 juillet.

RIVIÈRES BERGERONNES.

Au cours du présent exercice financier, on a dépensé $2,000 pour enlever des cailloux à l'embouchure des rivières.

L'ouvrage a été commencé le 18 septembre et discontinué le 18 octobre; il a été fait à la journée.

BERSIMIS.

Bersimis, dans le comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à environ 56 milles en bas de Tadoussac. Il possède un bureau de poste, un bureau de télégraphe, et une importante scierie appartenant à la *St. Lawrence and Industrial Co.* Population environ 250 âmes.

Lors de la dernière session du parlement, on a voté la somme de $3,500 pour la construction d'un quai, et au cours du présent exercice, on en a dépensé $1,933.79 pour acheter les matériaux.

BERTHIER (EN BAS).

Le village de Berthier, comté de Montmagny, est situé sur la côte sud du fleuve Saint-Laurent, à 29 milles en aval de Québec. Il se fait à cet endroit un trafic considé-

rable des produits de la ferme qui sont transportés par le bateau à vapeur *Champion;* ce steamer tient une ligne quotidienne entre Québec et Berthier.

Les grandes marées montent de 21 pieds; les mortes mers de 13 pieds.

Les réparations suivantes ont été faites, pendant le présent exercice, au quai de Berthier (en bas) :—

Les pièces de parement sur le côté ouest, qui avaient été brisées par un bateau amarré au quai, au cours d'une tempête, ont été renouvelées sur une longueur de 50 pieds et une hauteur de 3 pieds.

Le lambrissage en bois dur sur les faces extérieures et de l'ouest qui était usé a été renouvelé avec du merisier rouge de 6 pouces d'épaisseur.

Une défense de 30 pieds de longueur et de 12 pouces carrés a été renouvelée; on a aussi renouvelé le plancher sur une surface de 6,000 pieds carrés. La plupart des soliveaux et des pièces de couronnement ont été renouvelés, sur le sommet.

L'ouvrage a duré durant les mois de septembre et octobre et a coûté $1,499.65.

BIC.

Bic, sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Rimouski, est un village important et une station estivale très fréquentée. Son port offre le meilleur abri naturel pour les vaisseaux d'un faible tirant d'eau.

Les grandes marées montent à 14 pieds; les mortes mers à 8·5 pieds.

Il y a deux quais à Bic; un que l'on appelle le vieux quai et qui est situé sur la rive sud du havre, et le quai de la Pointe-à-Côté, situé à cet endroit.

Les travaux exécutés pendant l'exercice fiscal 1914-15 consistèrent à réparer les abords et à renouveler le plancher du quai.

Dépenses, $2,014.64.

BOUCHERVILLE.

Boucherville, un joli village incorporé du comté de Chambly-Verchères, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, sur le chemin de fer *Quebec, Montreal and Southern,* à 9 milles de Montréal. Il y a dans ce village un système de téléphone, une église catholique, un hôtel, 4 magasins, un moulin à farine, un grand couvent, un collège commercial et des bureaux de télégraphe et de messagerie. Population du village, 943 âmes; de la paroisse, 870 âmes. C'est une place d'été très fréquentée. Le bateau *Boucherville* de la ligne *Canada S. S. Co.* fait plusieurs trajets, quotidiennement, transportant des passagers et des marchandises, entre Montréal et cet endroit.

Afin d'empêcher, le long de la rue Sainte-Famille, sur le rivage, l'affouillement par les vagues causées par le vent et le passage des bateaux dans le chenal, à l'époque de la crue des eaux, on a construit un mur de protection. Les travaux consistent en un mur en pierres posées à la main, de 550 pieds de longueur, 12 pieds de hauteur moyenne, 6 pieds d'épaisseur à la base et 3 pieds au sommet. A l'intérieur du mur il y a un remblayage en terre jusqu'au niveau de la rue.

La municipalité a fourni la pierre requise pour cette construction.

L'ouvrage a été fait à la main, au coût de $1,280.25.

BRYANT'S-LANDING.

Bryant's-Landing, comté de Brome, est situé sur la rive ouest du lac Memphramagog, à 5½ milles par eau et à 8 milles par chemin de Magog, la station de chemin de fer la plus rapprochée sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Deux bateaux à vapeur, qui font le service quotidien entre Magog et New-Port, Vt., y font escale du commencement de mai jusqu'à la fin de septembre. Ce débarcadère sert au transport des voyageurs et des marchandises sur le lac dans un rayon de trois milles, pendant la saison de navigation.

Lors de la dernière session du parlement, on a voté la somme de $3,100 pour un prolongement du quai et, le 13 juin 1914, on donna l'ordre de dépenser ce montant en ouvrage à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 15 septembre et terminé le 21 octobre 1914. Il consiste à construire un prolongement de 30 x 18 pieds, dans 12 pieds d'eau. Le sommet du quai a 5 pieds et 9 pouces au-dessus du niveau de l'eau basse. Ce prolongement a été construit en un caisson solide, rempli de pierres et lambrissé en épinette de 3 pouces, sur la face et l'extrémité sud. Une plate-forme en béton pour servir de débarcadère a été construite, à deux niveaux différents, sur le côté sud de l'extrémité du large des abords. L'espace entre le débarcadère et les abords est rempli de roches et nivelé au niveau du sommet. On a dépensé $3,088.90 au cours de l'exercice 1914-15.

BUCKINGHAM.

Buckingham, comté de Labelle, est un gros village situé sur la rivière du Lièvre; sa population est de 3,800 habitants. Cette paroisse est relié au chemin de fer Pacifique-Canadien, et c'est le terminus d'un trafic considérable par la navigation.

De légères réparations ont été faites, pendant l'été, aux portes du hangar, consistant à renouveler les pentures brisées.

Dépenses, jusqu'au 31 mars, $4.30.

CACOUNA.

Cacouna, l'une des stations estivales les mieux connues et les plus fréquentées du Canada, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Témiscouata, à 120 milles en bas de Québec.

Les grandes marées montent de 19 pieds; les mortes mers, 12 pieds.

L'ouvrage exécuté au cours du présent exercice consiste en un prolongement du quai, de 50 pieds de longueur, 21 pieds de hauteur et de 30 pieds de largeur au sommet. C'est un caisson rempli en pierres et à parements clos, avec un fruit de 1 dans 12 sur les côtés et à l'extrémité du large. Il est fortement construit avec des liernes, boulonnées aux pièces de parements et posées à tous les 20 pieds et dans les deux coins extérieurs. La structure est remplie de pierres.

Les travaux ci-dessus ont coûté $3,909.

On a réparé le vieux quai; on a pavé l'extrémité de terre avec des madriers d'épinette, de 3 pouces d'épaisseur et on a posé de nouveaux soliveaux et de nouvelles pièces de couronnement. Des légères réparations ont aussi été faites aux autres parties du quai.

Les travaux ont été exécutés durant les mois de septembre, octobre et novembre. On a dépensé $447.26 pour les réparations mentionnées ci-dessus, formant un total de $4,356.26.

CACOUNA.

Cet endroit forme une partie de la paroisse de Cacouna et se trouve à 6 milles de l'église. Les industries des herbes marines et du poisson sont les principales; on y pêche le saumon, le hareng et d'autres petits poissons.

Comme la grève n'offrait aucun bon emplacement pour un quai, on choisit une petite anse à l'embouchure d'une crique, où le fond était plus profond qu'ailleurs. On y trouvait à la fois plus d'eau et le moyen de construire un quai plus court.

Le quai-débarcadère consiste en un caisson à parements clos, de 100 pieds de longueur, 19 pieds de largeur et d'une hauteur de 9 pieds au bout du large, avec des abords de 180 pieds de longueur, 5 pieds de hauteur, près du quai, et de 19 pieds de largeur.

On a construit un chemin conduisant de la voie publique jusqu'au quai, d'environ 400 pieds de longueur, nivelé avec du gravier; on a creusé un fossé de chaque côté de ce chemin. Le quai se trouve exactement vis-à-vis l'église de Notre-Dame des Sept-Douleurs; il sera probablement utilisé par les gens de l'île lorsqu'ils débarqueront ou embarqueront à marée haute.

Les travaux furent commencés le 16 juillet et terminés le 15 novembre. Les dépenses totales ont été $1,099.05.

CANNES-DE-ROCHES.

Cannes-de-Roches est une place de pêche dans une anse, à 5 milles au nord-ouest de Percé, et à 2 milles de Corner-of-Beach. Tous les pêcheurs de Corner-of-Beach et des chutes de Percé cherchent un refuge à Cannes-de-Roches, pendant la tempêtes.

Le brise-lames de 175 pieds de longueur construit en 1907, a dû être allongé de 90 pieds pour offrir un abri à un plus grand nombre de bateaux.

Cette année, on a construit jusqu'au sommet, au coût de $2,043 un caisson de 40 par 22 pieds, qui avait été construit en 1911, jusqu'au niveau de l'eau basse et qui avait été changé de position par la glace.

CAP-À-L'AIGLE.

Cap-à-l'Aigle est situé dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, environ 86 milles en bas de Québec. Population 1,200.

On a terminé cette année la construction d'une nouvelle tête de quai. Cette tête de quai consiste en une structure de caissons, de 153 pieds par 33 pieds au sommet et de 38 pieds de hauteur. Le devant de ce caisson repose, pour une longueur de 85 pieds, sur un mur en béton rempli de pierres, et pour le reste de sa longueur, 68 pieds, sur le lit naturel de la rivière. La façade et les côtés du caisson sont lambrissés, au-dessus du niveau de l'eau basse, avec du bois dur et sont en plus protégés par des défenses et des contre-fiches. La tête du quai est aussi pourvue d'échelles en acier, de poteaux d'amarrage, d'organeaux d'amarrage, d'un plan incliné mobile et d'un appareil pour l'actionner.

Entrepreneur: Napoléon Trudel.

Dépense pour l'exercice financier: $26,402.29.

Vieux quai.

Au cours de la dernière année, le plancher du vieux quai a été renouvelé et nivelé; on a ainsi posé 650 verges carrées de nouveau plancher, ce travail entraîna l'addition et le remplacement de 2,200 pieds linéaires de traversines, de solives de plancher, de longrines, de pièces de parement et de poteaux verticaux. Un nouvel appareil d'actionnement du plan incliné a été installé et de menues réparations ont été faites au vieux hangar.

L'ouvrage a été fait à la journée et les dépenses ont été $2,744.61.

CAP-DE-LA-MADELEINE.

Cap-de-la-Madeleine, comté de Champlain, est un village situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, deux milles en bas de Trois-Rivières.

Un prolongement de 145 pieds, en avant du quai du Gouvernement construit en 1887, a été construit par l'entrepreneur Charles Pagé, à qui fut adjugé un contrat à cet effet par le ministère, le 3 mars 1913. La face sud-est de ce prolongement a 200 pieds de longueur et la face nord-est a 160 pieds. Les travaux furent commencés le 2 juin 1913 et se continuent actuellement.

La permission fut accordée de placer deux plaques en acier et un talus en pierres perdues (*rip-rap*) sur la surface en pente du vieux quai.

Le montant brut de l'ouvrage fait et des matériaux livrés est de $62,658.95.

CAP-SANTÉ.

Des réparations furent faites au quai de Cap-Santé, comté de Portneuf, au cours de l'année 1914-15.

La partie inclinée du côté ouest du quai a été recouverte, sur une longueur de 160 pieds et une hauteur de 8 pieds, avec des madriers de 3 pouces, en épinette, sur lesquels

on a appliqué ensuite deux couches de goudron chaud; les plaques d'acier des angles supérieurs et inférieurs de l'inclinaison, ont été enlevées et replacées afin de mieux assujettir le lambrissage aux solives.

Sur le côté est du quai, on a posé un lambris en madriers d'épinette de 3 pouces, sur une longueur de 67 pieds et une hauteur moyenne de 17 pieds, du lambrissage semblable fut aussi fait, sur une distance de 70 pieds par 19 pieds de hauteur, du côté du bout extérieur, ainsi que sur les 12 pieds de largeur du bout extérieur de la partie inclinée. Tout ce lambris fut assujetti au moyen de fiches carrées de $\frac{5}{8}$ de pouce et de 9 et 10 pouces de longueur.

La salle d'attente et le hangar ont été complètement réparés et peinturés.

Le plancher, les poteaux, les garde-corps, etc., ont été renouvelés partiellement. On a employé 14,389 pieds (mesure de planche) de madriers de 3 pouces, en épinette, pour ces réparations. Toutes les vieilles fiches en fer furent conservées, remises en état par le forgeron et employées de nouveau, de sorte qu'il n'a fallu que 100 livres de fer neuf. Les autres matériaux employés ont été 21 barils de fiches et clous ronds, un baril de goudron et 18 gallons de peinture.

CHAMBORD.

Chambord, dans le comté de Chicoutimi, est situé sur le côté ouest du lac Saint-Jean, à 10 milles en bas de Roberval. C'est une paroisse agricole de 1,000 âmes.

Au cours de l'année une somme de $550, qui avait été votée par le parlement à sa dernière session, a été dépensée pour exécuter des réparations au quai.

On a renouvelé le plancher sur 420 pieds de longueur et 20 pieds de largeur.

Les travaux furent commencés le 24 août et terminés le 14 septembre. L'ouvrage fut fait à la journée.

CHAMPLAIN.

Champlain, village avec bureau de poste dans le comté du même nom, est situé sur le fleuve Saint-Laurent et sur la ligne du C.C.P. à 15 milles de Trois-Rivières.

Dans le but d'apporter des améliorations très urgentes au trafic par eau, dans Champlain et d'autres localités environnantes, on a décidé, en 1904, de construire un quai à cet endroit. L'ouvrage fut commencé la même année, 230 blocs en béton furent moulés et toute la superstructure fut terminée en 1905.

Le quai et les abords avaient été remplis avec du sable et des cailloux. Le sable fut lavé par l'eau, ce qui fit baisser la surface du remplissage d'environ $1\frac{1}{2}$ pied. Au cours de l'année dernière, un lit de macadam a été posé sur toute la superstructure; ce travail a été fait à la journée et a coûté $742.73.

Un hangar de 26 par 20 pieds a été construit sur le quai; la construction en a été commencée le 22 mars et terminée le 30 du même mois. Les dépenses totales ont été de $398.72.

CHÂTEAU-RICHER.

Château-Richer est situé dans le comté de Montmorency, à 15 milles en bas de Québec. Population, 1,800.

Une addition au quai, de 40 pieds de longueur par 45 pieds de largeur, contenant approximativement 1,350 verges cubes de caissons remplis de pierres, a été construite afin de donner plus d'espace pour les goélettes.

Des défenses en bois dur ont été posées en avant du quai pour le protéger contre la glace. Environ 250 pieds du couronnement du vieux quai ont été renouvelés et une couche de peinture a été appliquée sur le couronnement et les poteaux d'amarrage.

Les travaux ont été faits à la journée et les dépenses ont été de $4,917.51.

CHICOUTIMI-BASSIN.

Le bassin de Chicoutimi est situé à l'ouest de la ville de Chicoutimi, où il y a un bateau traversier faisant le service à toutes les heures entre Chicoutimi et Sainte-Anne

Au cours de l'exercice financier, la somme de $97.69 a été dépensée pour un prolongement du plan incliné mobile.

Les travaux furent commencés le 15 juin et terminés le 20 du même mois, ils furent faits à la journée.

CHICOUTIMI.

La ville de Chicoutimi, dans le comté du même nom, est située sur la rive sud de la rivière Saguenay, à 71 milles en amont de Tadoussac et à la tête de la navigation; c'est le terminus du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean. La compagnie de navigation *Canada Steamship* fait le service quotidien entre Québec et Chicoutimi. Population, 8,000 âmes.

Au cours de l'exercice financier, la face extérieure du quai, sur une longueur de 150 pieds, fut protégée avec des pilotis enfoncés à 15 pieds de profondeur dans le fond; le côté est a aussi été prolongé avec des pilotis, sur une longueur de 60 pieds, en vue de la construction d'un prolongement. Le hangar à marchandises a été agrandi de 12 pieds par 38 pieds, un prolongement de 12 pieds par 40 pieds a été construit et on a construit des abris contre la pluie sur le côté sud et la façade de ce hangar. Les vieux treuils actionnant le plan incliné mobile ont été remplacés par un nouvel appareil breveté, le plan incliné mobile a été réparé, une nouvelle tour pour le phare a été construite, on a renouvelé le plancher sur une superficie de 3,000 pieds; le hangar à marchandises, l'atelier du forgeron et celui du charpentier ont reçu trois couches de peinture; environ 1,000 charges de gravier et de terre ont été charroyées sur le quai; la chaussée conduisant au quai a été réparée et des madriers ont été posés entre les lignes de chemin de fer.

Ces travaux furent commencés le 15 mai et exécutés à la journée. Montant dépensé $4,995.70.

CLARKE-CITY.

Clarke-City, dans le comté de Saguenay, est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans la baie des Sept-Iles. Une des plus importantes manufactures de pulpe du Dominion, fabriquant 125 tonnes de pulpe par jour, est établie ici.

Cette année, un montant de $7,803.04 a été dépensée pour élargir le quai de 5 pieds sur une longueur de 406 pieds. Cette addition a été construite en pitch-pin de 12 pouces carrés. Un plancher en pitch-pin de 6 pouces d'épaisseur a été posé sur une longueur de 406 pieds par 40 pieds de largeur.

Les travaux furent commencés le 1er juillet et terminés le 30 mars; ils furent faits à la journée.

CONTRECŒUR.

Contrecœur, municipalité et station du chemin de fer *Quebec, Montreal and Southern,* sur le fleuve Saint-Laurent, 30 milles en bas de Montréal et 15 milles au-dessus de Sorel, dans le comté de Chambly-Verchères. Il y a à Contrecœur une église (catholique romaine), cinq magasins, une hôtellerie, une scierie, trois fromageries et beurreries, sept écoles, une manufacture de chaussures, un bureau télégraphique et un bureau de messagerie. Les bateaux de la Compagnie de navigation Ontario et Richelieu, y font un service trihebdomadaire; on y a fait l'inauguration d'un aqueduc en 1903. Population, 1,700 habitants.

A deux milles en bas du village de Contrecœur, le chenal principal du fleuve Saint-Laurent qui, jusque là, est au milieu du fleuve, tourne vers le rivage qu'il suit sur une distance d'un mille. La rivière Noire, qui a sa source dans les hautes terres entre la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent, vient se jeter dans le fleuve vers cet endroit et a 300 pieds de largeur à son embouchure. En réponse à une requête de la municipalité, le ministère a accordé un montant de $2,000 pour protéger les abords de chaque bout d'un pont qui traverse la rivière Noire, le long du chemin public. On a construit à cette fin, sur les deux côtés, un remblai en terre, de 300 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet et d'une hauteur moyenne de 10 pieds. Ce remblai a une pente

de 1 dans 1 sur les côtés, qui sont protégés par des pierres perdues cimentées ensemble, et le sommet qui a un pied d'épaisseur, est fini avec des pierres concassées et du gravier. Un ponceau en acier ondulé, de 7 pieds de diamètre, a été placé pour remplacer le pont qui traversait la rivière Noire et qui avait été emporté par les vagues des gros bateaux qui passaient dans le chenal, lors de la crue des eaux du printemps.

L'ouvrage a été fait à la journée et a coûté $2,000.32.

COTEAU-LANDING.

Coteau-Landing, chef-lieu du comté de Soulanges, est situé sur le fleuve Saint-Laurent, et sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc, à 1½ mille de la station du Coteau, et à 36 milles de Montréal. Il y a en cet endroit une église catholique, une église protestante, un moulin à farine, quatre magasins, cinq hôtelleries, les bureaux du télégraphe et du téléphone. En été, le bateau y fait escale en se rendant à Montréal. Le canal Soulanges, reliant les lacs Saint-François et Saint-Louis, a son origine près du pont du Grand-Tronc, à Coteau, et se termine près du confluent de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent, après avoir traversé tout le village. Population, 410 âmes.

Le quai du Coteau-Landing comprend:—

1. Une tête de quai en encaissement à parements jointifs de 271 pieds 8 pouces de longueur, y compris un brise-glaces de 27 pieds par 25 pieds, et atteignant 17 pieds 10 pouces de hauteur dans 10 pieds d'eau au niveau des basses eaux.

2. Un abord en encaissement à parements jointifs, de 92 pieds et 4 pouces par 25 pieds.

3. Un abord à piles et travées de 750 pieds de longueur, et de 12 à 24 pieds de largeur, formé de 26 caissons en bois au-dessous du niveau des basses eaux, et à superstructure en béton au-dessus des basses eaux, supportant des poutres en acier en double T, et un plancher en pin.

4. Un entrepôt de 41 x 20 pieds érigé aux points d'intersection de la tête du quai et de l'abord.

On commenca en octobre 1910 la reconstruction en béton de toute la tête du quai, et il fut achevé en novembre 1913, ainsi que 300 pieds des abords. Le mur de ceinture en béton armé à 6½ pieds de hauteur, de 3 pieds d'épaisseur à la basse et 1½ pied d'épaisseur au sommet.

Le plancher sur toute la tête du quai et sur la partie en caisson des abords est en béton de 6 pouces d'épaisseur.

Cette année, le plancher en béton des abords a été continué et complété sur une longueur de 240 pieds.

Il reste encore sur 240 pieds linéaires des abords un plancher en madriers de 3 pouces, qui est en assez bonne condition pour durer plusieurs années encore.

L'ouvrage a été fait à la journée au coût de $2,799.41.

CÔTE-SAINTE-CATHERINE.

Côte-Sainte-Catherine est un lieu de débarquement sur la rive sud du Saint-Laurent dans le comté de Laprairie, à environ 5 milles à l'ouest du village de Laprairie. Un bateau traversier fait le service journellement entre cet endroit et Verdun, sur le côté opposé. Population de la paroisse, 1,300 habitants.

Le quai commencé en ce lieu en octobre 1899, et achevé dans le cours du mois de juin suivant, au prix de $3,199.46, comprend une tête de quai en encaissement à parements jointifs, de 83 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, pourvu d'un brise-glaces à son extrémité supérieure et cette tête est établie dans 7 pieds d'eau de profondeur au niveau des basses eaux, et il comprend de plus, un abord en encaissement à parements jointifs de 115 pieds de longueur et de 18 pieds de largeur.

Pendant le présent exercice financier, on a exhaussé la tête du quai d'un pied; on l'a couverte en béton et les abords ont été élargis de dix pieds au point de jonction

avec la tête du quai. On a couvert les abords avec de la pierre concassée et des scories, et le chemin conduisant à la voie publique a été élargi de 8 à 10 pieds et nivelé. On a construit deux petites salles d'attente, de 18 x 12 pieds, une pour le quai de Verdun et l'autre pour la Côte-Sainte-Catherine, afin d'emmagasiner les marchandises en attendant leur expédition. On a aussi construit un nouvel escalier du chemin public jusqu'au quai.

L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $2,185.77.

COURS D'EAU DU BOIS-BLANC.

Le Cours d'Eau du Bois-Blanc, comté de Maskinongé, prend sa source aux pieds des Laurentides, à Saint-Justin et traverse la concession appelée Bois-Blanc, dans la paroisse de Saint-Justin, et les rangs Du Pied de la Côte, Du Grand Saint-Jacques et de La Rivière aux Pins, dans la paroisse de Maskinongé.

Pendant la crue des eaux, ce cours d'eau inonde une grande étendue de terre fertile, ceci étant causé par des battures et des bancs de terre obstruant sa course; ces inondations causent de grands dommages dans le voisinage.

L'ouvrage fait en 1914 par la drague *N° 124*, du ministère, consista à enlever 10,270 verges cubes d'argile et de terre sur cinq acres d'étendue. Les travaux couvrent environ 16,202 pieds de longueur, formant un chenal de 20 pieds de largeur, au fond, et d'une profondeur moyenne de 3 pieds. Ces travaux ont été exécutés d'après mesure prise sur place et les déblais ont été jetés par dessus bord. L'ouvrage durera probablement encore deux ans. On a commencé le 14 août et cessé le 29 octobre dernier. Dépense totale, $1,735.02.

En 1913, une section du Cours d'Eau du Bois-Blanc a été creusée et élargie et 6,400 verges cubes de déblais ont été enlevées.

(CRANE-ISLAND) ÎLE AUX GRUES (RIVE NORD).

L'île aux Grues, comté de Montmagny, se trouve dans le fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis du cap Saint-Ignace, à 35 milles en bas de Québec. L'île aux Grues compte 900 habitants qui s'occupent principalement de l'agriculture, mais dont un grand nombre possèdent des goélettes et autres vaisseaux.

Le renouvellement du sommet de la superstructure du quai, commencé l'année dernière, a été terminé au commencement du présent exercice financier.

Les pièces de couronnement, le plancher, les soliveaux et deux rangs de pièces de parement ont été renouvelés sur une longueur de 444 pieds, et sur la longueur du quai, c'est-à-dire 22 pieds.

On a renouvelé 30 défenses en épinette de 23 pieds de longueur ainsi que le lambrissage en épinette sur la face extérieure du quai.

Le sommet des poteaux d'amarrage a été couvert en tôle.

Les travaux ont été exécutés pendant les mois de juillet, août et septembre. Dépense totale, $2,498.91.

(CRANE-ISLAND) ÎLE AUX GRUES (RIVE SUD).

Le quai placé sur la rive sud de l'île aux Grues sert de havre aux goélettes pendant le printemps et les protège contre les glaces. Il est aussi très utile en été comme lieu de refuge pendant les tempêtes et les coups de vent d'est. Malheureusement, la profondeur de l'eau à marée basse n'est pas suffisante pour permettre aux vaisseaux d'un tirant assez considérable d'accoster au quai. C'est pourquoi il est désirable que le quai soit prolongé afin de donner plus d'eau à mer basse et augmenter ainsi son avantage comme havre de refuge. Le phare placé au bout du quai est construit en grosse charpente et constitue une charge énorme qui oblige de garder la structure du quai en très bon état et toujours solide.

Les réparations considérables, commencées la saison dernière, ont été continuées et complétées au cours du présent exercice.

D'un point à 150 pieds de distance de l'extrémité du large, sur une longueur de 90 pieds, vers le rivage, et sur une hauteur moyenne de 5 pieds, on a démoli la structure et on l'a reconstruite avec du bois neuf, y compris les pièces de parements, les pièces transversales, les longrines, les soliveaux et le plancher. Sur le côté sud, on a renouvelé deux rangs de pièces de parements, sur une longueur de 100 pieds. On a posé un nouveau plancher, avec la plupart des soliveaux en neuf, sur une longueur de 490 pieds, et on a renouvelé les pièces de couronnement sur une longueur de 800 pieds. On a réparé le lambrissage sur les deux côtés de l'extrémité du large, sur 50 pieds de longueur.

Ces travaux ont été exécutés du 24 juillet jusqu'au 24 octobre, au coût de $2,489.54.

CROSS-POINT.

Cross-Point, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la rivière Ristigouche vis-à-vis la ville de Campbellton, N.-B. Un bateau traversier fait chaque demi-heure le service entre Cross-Point et Campbellton.

L'ouvrage fait pendant le présent exercice consista à parachever le débarcadère et les travaux de protection sur le côté nord, commencés l'année dernière.

Le débarcadère a été élargi sur 40 pieds. Les travaux de protection sur le côté nord ont 132 pieds de longueur par 20 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur. La longueur totale du quai de projection est de 205 pieds sur le côté ouest.

Tout l'ouvrage a été construit en bois rond, lambrissé avec des madriers de 3 pouces, avec un plancher et bien rempli.

Des réparations urgentes ont été faites au quai consistant à renouveler le plancher et les pièces de couronnement.

Montant dépensé, $1,831.12.

D'AUTRAY.

D'Autray, comté de Berthier, est un petit village situé à l'extrémité nord-est de la paroisse de Lanoraie, à 4½ milles au nord de Lanoraie, à 4½ milles au sud de Berthierville. On y compte un moulin à scie, un moulin à farine, un magasin et un bureau de poste.

Le but du dragage est de faciliter le chargement de l'importante expédition de bois, de foin, d'avoine et de patates qui se fait dans cet endroit.

Du 10 jusqu'au 15 août, la drague n° 103, du ministère, a enlevé environ 1,524 verges cubes d'argile et de sable, mesure prise sur les chalands, pour creuser un chenal de 8 pieds. Heures de dragage, 37; tranchée, 22 à 23 pieds de largeur; face, de 6 à 7½ pieds; distance creusée, 200 pieds. L'endroit où l'on jette les déblais se trouve à 1 mille en haut du fleuve, sur la rive ouest.

Dimensions des travaux: une tranchée de 200 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 22½ pieds, à l'extrémité du large du bassin projeté.

Pour compléter l'entreprise, environ 12,682 verges cubes, mesure prise sur place, ou 16,919 verges cubes, mesure prise sur les chalands, d'argile et de sable devront être enlevées. Dimensions: 100 pieds le long du rivage ou vers le nord-ouest; 200 pieds vers le sud-est, par 116 pieds de profondeur, jusqu'à 8 pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse.

Pendant 1913, la drague n° 103, du ministère a enlevé environ 4,485 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, à l'extrémité du large du bassin.

DESJARDINS.

Desjardins, comté de Pontiac, est situé sur l'île aux Allumettes près de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis de la ville de Pembroke, Ont.

On a amélioré le quai, du 6 au 28 juillet, et du 22 au 25 mars.

En juillet, on transporta le hangar du coin de l'aile au coin extérieur du quai. Le caisson sur lequel se trouvait le hangar a été nivelé et couvert avec un plancher, ajoutant ainsi à l'étendue du quai près de 700 pieds de superficie. Le quai a été exhaussé de 2 pieds et 4 pouces à l'extrémité ouest, sur 60 pieds de longueur par 36 pieds de largeur, on a posé une nouvelle défense, construit des marches pour servir de débarcadère au bateau à moteur et posé une nouvelle vitre dans le hangar. La rampe en tube de fer forgé de deux épaisseurs a été prolongé de 84 pieds le long du débarcadère, jusqu'au hangar. On a peinturé, d'une couche, le hangar, la rampe et les défenses.

En mars, environ 1,200 pieds, m.p., de lambrissage ont été renouvelés autour du quai.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $999.89.

DESCHAMBAULT.

On a réparé et renouvelé le quai et les abords, à Deschambault, dans le comté de Portneuf.

Sur le côté ouest du quai, sur une longueur de 194 pieds par 5 pieds et 4 pouces de largeur, on a enlevé le vieux lambrissage et on l'a renouvelé avec des madriers de 3 pouces, couverts en goudron, y compris les plaques de protection en acier sur le bord extérieur et l'angle inférieur.

On employa quatre cents pieds de madriers de 3 pouces pour couvrir le vieux plancher sur la partie qui n'avait pas été réparée en 1913; on a aussi réparé les pièces de couronnement endommagées.

La salle d'attente et le hangar à marchandises ont été entièrement réparés et peinturés.

On a réparé le chemin des abords sur le côté ouest; on l'a nivelé et couvert avec 200 charges de gros gravier et du sable, sur sa pleine largeur et sur une longueur de 650 pieds. On a complètement renouvelé, sur le côté des abords ,un trottoir en madriers de 2 pouces, de 4 pieds de largeur. On a réparé et peinturé environ 1,600 pieds de garde-corps, de clôture et de poteaux. On a charroyé une toise de pierres perdues et on l'a placée sur le côté est du quai où l'affouillement avait eu lieu. On a posé des escaliers de côté, de 10 pieds de longueur, sur le côté ouest. Dépenses, $1,096.

D'ISRAÉLI.

D'Israéli est un village incorporé et une paroisse dans le comté de Wolfe, situé sur la rivière Saint-François, à la tête du lac Aylmer. Il y a une gare du chemin de fer Québec-Central, entre Québec et Sherbrooke; 28 magasins, une église catholique, deux scieries, une manufacture de châssis et de portes, deux beurreries et fromageries, des bureaux de télégraphe, de téléphone et de messageries et une banque. La population est d'environ 2,700 habitants qui s'occupent du commerce du bois et du bois de pulpe.

L'ouvrage, fait à la journée, a été commencé le 15 juin et a duré jusqu'au 23 juillet 1914; il consista à poser un talus en pierres perdues sur un côté des abords, à niveler ceux-ci avec du gravier, à réparer la clôture et à renouveler les soliveaux et le plancher sur la travée de trente pieds.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 532 tonnes de pierre, 3,300 pieds de bois et plusieuurs charges de gravier.

Au cours de l'exercice fiscal 1914-15, les dépenses ont été de $501.41.

DOUCET'S-LANDING, OU SAINTE-ANGÈLE DE LAVAL.

Dragage.

Sainte-Angèle de Laval est un village situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis Trois-Rivières. L'embranchement du Grand-Tronc qui passe à Doucet's-Landing a son point de jonction avec le *Quebec, Montreal and Southern Railway,* à

Saint-Grégoire, comté de Nicolet, avec l'Intercolonial à Aston-Junction, et avec la ligne du Grand-Tronc allant de Québec à Montréal, à Victoriaville, comté d'Arthabaska.

La population de Saint-Angèle de Laval est d'environ 800 habitants.

Du dragage a été exécuté par la drague *Capital*; l'ouvrage a été commencé le 27 novembre et continué jusqu'au 9 décembre et consista à enlever 2,000 verges cubes, mesure prise sur place, ou 2,449 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de déblais de la classe " B " et 11 verges cubes de la classe " A ". Le facteur d'expansion est d'environ 20 pour 100.

La profondeur moyenne du dragage est 1 pied et 6 pouces; une fois fini, il aura douze pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse ou au-dessous du niveau d'eau ou de l'échelle d'étiage à Trois-Rivières.

Le but de ces travaux est pour faciliter le débarquement du traversier *Progress* qui fait le trajet entre Trois-Rivières et la rive sud. Tout l'ouvrage n'a pas encore été terminé, à cause de la difficulté de draguer parmi les banquises de glaces. Pour cette raison, les travaux ont dû être suspendus le 9 décembre, la glace devenant trop épaisse.

Dépenses, $1,051.39.

DOUGLASTOWN.

Douglastown, comté de Gaspé, dont les habitants au nombre de 1,500 à 1,800 s'occupent de la pêche et de l'agriculture, est situé sur une éminence, du côté sud de l'embouchure de la rivière Saint-Jean.

Jusqu'à la fin de l'exercice 1913-1914, quatre cent cinquante-cinq pieds de l'extrémité du rivage du quai de débarquement ont été complétés jusqu'au sommet. Cette partie comprend des caissons de 22 x 27 pieds avec travées de 22 pieds, lesquels on a établis sur un fondement de clayonnage reposant sur le sable. Une longueur additionnelle de 147 pieds a été construite pendant le dernier exercice financier.

Dépenses: $3,975.57.

ÉCHAFAUD AUX BASQUES.

Echafaud aux Basques, dans le comté de Saguenay, est un abri pour les goélettes faisant le cabotage, et est situé à 5 milles de la baie Sainte-Catherine.

Au cours de l'exercice financier, on a dépensé $479.70 pour enlever les cailloux qui se trouvaient à l'embouchure de la rivière et qui constituaient un danger pour les goélettes chargées.

L'ouvrage a été commencé le 11 août et terminé le 26 août, et a été fait à la journée.

ESCOUMAINS.

Escoumains, un village important dans le comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 26 milles en bas de l'embouchure de la rivière Saguenay. Population: 1,000 âmes.

Pendant l'exercice financier, on a dépensé la somme de $1,541.65 pour réparer le quai; les réparations consistèrent à lambrisser le côté est et à renouveler les défenses, de 10 pouces carrés, sur chaque côté du quai, sur une longueur de 550 pieds. On a installé une grue pour facilité le chargement des goélettes qui accostent, et on a réparé le chemin conduisant au quai, et posé des garde-corps là où c'était nécessaire.

L'ouvrage a été commencé le 18 juin et complété le 3 octobre, et il a été fait à la journée.

FABRE.

Fabre, comté de Pontiac, est un village situé sur le côté est du lac Timiskaming, à 11 milles au sud de Ville-Marie; sa population est de 1,000 habitants qui s'occupent d'agriculture.

En septembre, de légères réparations ont été faites aux brise-glaces sur les côtés nord et sud des abords et on a construit un mur en pierres perdues sur le côté nord du chemin des abords.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $99.98.

FASSETT.

Fassett, comté de Labelle, est un village situé sur le côté nord de la rivière Ottawa, le long du chemin de fer Pacifique-Canadien; sa population est de 1,000 habitants.

On a construit des travaux de protection sur le côté est du chemin des abords conduisant au quai du gouvernement, sur la rivière Ottawa; l'ouvrage a duré du 17 au 28 novembre.

Les travaux consistèrent en un mur incliné en pierres perdues, de 2 pieds d'épaisseur, de 9 pieds de largeur pour une longueur de 60 pieds et de 1 à 9 pieds pour une distance de 99 pieds. On a employé 72 verges cubes de pierre pour ces travaux.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $199.

POINTE-AU-PÈRE (FATHER-POINT).

Pointe-au-Père, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à six milles en aval de Rimouski. C'est là où les paquebots traversant l'océan arrêtent pour prendre et laisser leurs pilotes.

Il y a un puissant cornet de brume actionné par l'air comprimé, un phare à l'acétylène et un poste de télégraphie sans fil de Marconi.

L'ouvrage fait pendant le présent exercice consista à compléter une partie du lambrissage commencé l'année dernière et à faire des réparations générales et temporaires au quai qui avait été sérieusement endommagé par la tempête du 22 novembre.

Dépenses, $589.92.

FERME-NEUVE.

Ferme-Neuve, dans le comté de Labelle, est un établissement agricole important situé sur la rivière du Lièvre; on y fait aussi le commerce du bois. Il se trouve à 12 milles au nord de Mont-Laurier et à 112 milles de l'embouchure où la rivière se jette dans l'Ottawa.

On a commencé le 1er octobre la construction d'un mur de revêtement à Ferme-Neuve, afin de protéger la rive le long de la rue principale contre l'érosion. L'ouvrage a été terminé le 30 novembre.

Le mur a 410 pieds de longueur et consiste en un ouvrage en caisson en bois rond, de 9 pieds de hauteur par 8 pieds de largeur, rempli de lest et lambrissé avec des madriers de 3 pouces. Il est construit à une élévation de 6·5 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau basse, avec un talus en pierres perdues ayant une pente de 1 dans 3, et remblayé avec de la terre jusqu'au sommet du caisson, à 12 pieds au-dessous du niveau ordinaire des basses marées ou jusqu'au niveau de l'extrême eau haute.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $2,878.12.

FORT-COULONGE.

Fort-Coulonge, comté de Pontiac, est un village situé sur le côté nord de la rivière Ottawa, le long de l'embranchement Waltham du Pacifique-Canadien.

Le quai en caisson qui avait été commencé et presque achevé dans mars dernier, a été fini pendant la dernière saison.

En avril, on a construit des abords à un bas niveau, de 12 pieds de largeur par 30 pieds de longueur, au coût de $25.

Durant une partie de juin et de juillet, on a recouvert en gravier le chemin des abords principaux, sur une longueur de 300 pieds par 16 pieds de largeur; on a employé 224 verges de gravier pour compléter les travaux d'une manière satisfaisante.

Les travaux consistent en une tête de quai en caisson de 36 pieds de front par 30 pieds de largeur, avec trois niveaux, un à deux pieds, un à six et l'autre à 10 pieds au-dessus du niveau d'eau basse. Les deux plus hauts débarcadères ont des plans inclinés. Les abords allant aux niveaux du centre et le plus haut consistant en un caisson de 10 pieds par 25 pieds, avec une travée atteignant la tête du débarcadère, de 28 pieds de longueur par 24 pieds de largeur. Le chemin des abords en pierre per-

dues et en remplissage de terre ont 16 pieds de largeur par environ 300 pieds de longueur.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $480.50.

FORT-WILLIAM.

Fort-William, est un village et une place d'été dans le comté de Pontiac, situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, à 4 milles à l'ouest de Pembroke. Population des environs, 800 âmes.

On a fait des réparations nécessaires au quai, au cours de l'été dernier. On a passé un contrat avec M. C. L. McCool, de cet endroit qui s'engagea de faire l'ouvrage pour $100; il a été fait d'une manière satisfaisante.

On a posé deux nouvelles défenses en chêne, de 10 x 10 pouces et de 12 pieds de longueur; on a posé une moise de 28 pieds de longueur par 10 pouces carrés. On a fait de légères réparations au quai et on a peinturé la rampe.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $100.

BASSIN DE GASPÉ.

Le quai à eau profonde construit dans le bassin profond extérieur, à Adam's Bluff, un terminus du chemin de fer *Quebec, Atlantic and Western,* a été terminé, et on a reconstruit le chemin qui avait été endommagé, par les tempêtes; on l'a protégé, sur une longueur de 80 pieds, à l'extérieur, au moyen d'une construction en bois bien remblayé avec de la pierre.

Montant du contrat, $273,985.

RIVIÈRE GATINEAU (TRAVAUX DE PROTECTION).

La rivière Gatineau, comté de Wright, se décharge vers le sud dans la rivière Ottawa à un mille de Hull.

L'éboulement du bord est de cette rivière, en bas du pont du chemin de fer du Grand-Tronc a causé un dommage considérable à des terrains d'une grande valeur. Afin d'empêcher cette érosion du rivage, on a commencé depuis trois ans un ouvrage de protection en pierres perdues.

Pendant 1912-13, on a charroyé les matériaux sur les lieux, au coût de $962.66.

Au cours de 1913-14, on a construit 380 pieds linéaires de travaux de protection, consistant en un mur en pierres perdues, de 33 pieds de largeur, 1½ pied d'épaisseur, avec une pente de 1 dans 3, au coût de $3,082.15.

En 1914, on continua les travaux du 17 juillet au 21 octobre.

500 pieds linéaires d'ouvrages de protection furent construits; cet ouvrage consiste en un mur de pierres perdues de 40 pieds de largeur et de 1 pied d'épaisesur avec une pente de 1 dans 3. L'ouvrage en pierres est assis sur 1 pied d'épaisseur de fascines posées parallèlement à la rivière. 1200 verges de pierres ont été employées dans ces travaux.

Afin de protéger temporairement le rivage, on a étendu et ancré parallèlement à celui-ci 500 pieds linéaires d'estacades, ayant un tirant d'eau de 3 pieds. Ces estacades appartenaient au ministère.

Les dépenses, jusqu'au 31 mars, ont été de $3,104.01.

GEORGEVILLE.

Georgeville, comté de Stanstead, est une municipalité située sur la rive est du lac Memphremagog, à 11 milles de Magog qui est la station du chemin de fer la plus rapprochée. La population permanente de ce village est de 200 âmes, laquelle s'augmente à 300 en été, par les gens que la beauté du site y attire. On compte en ce lieu cinq magasins, une hôtellerie de tempérance, deux églises, un bureau de poste et le

téléphone. En hiver, les communications avec Magog et Smith's-Mills se font en voiture; en été, deux bateaux à vapeur font le trajet deux fois par jour entre Newport, Vt., et Magog. Le long du lac, on trouve un grand nombre de cottages qui s'alimentent à Georgeville. La région environnante est habitée par de riches cultivateurs, et tout le trafic, dans un rayon de cinq milles, converge sur Georgeville. Toutes les marchandises, en été, sont expédiées par les bateaux, et les passagers, dans ce district, se servent de cette voie navigable pour voyager.

A la dernière session du parlement, la somme de $500.00 a été votée pour la construction d'un nouveau débarcadère pour les petits bateaux. Le 4 mai 1914 la permission fut accordée de dépenser ce montant pour faire les travaux à la journée.

L'ouvrage fut commencé le 5 octobre et continué en différents temps jusqu'au 23 octobre. On répara le vieux débarcadère, un des poteaux d'amarrage fut renouvelé, une plate-forme en béton, à deux niveaux, fut construite pour l'accostage des petits bateaux et on construisit un pavage en béton sur un espace de 6 pieds en avant du quai, pour empêcher qu'il soit brisé par les hautes eaux. Pour l'exécution de ces divers travaux on a employé 200 sacs de ciment et 757 pieds (mesure de planche) d'épinette.

Au cours de l'année 1914-15 les dépenses ont été de $507.25.

GRANDE-ENTRÉE.

Le havre de Grande-Entrée, situé à l'extrémité est du groupe des Iles de la Madeleine, était en danger d'être complètement détruit par l'action des vagues déferlant pardessus le banc de sable qui ferme le havre du côté sud-ouest.

Pour remédier à cet état de choses on construisit un parapet de protection d'environ 600 pieds de longueur, sur des fascines; les bouts et les faces des caissons, ainsi que tout le reste de l'ouvrage fut solidement lesté.

Le hangar du quai fut soulevé et transporté assez loin en arrière pour qu'on puisse réparer le quai et construire une palée de pilotis.

Les dépenses furent de $4,133.07.

GRAND-MARAIS (SAINTE-CLOTHILDE).

Sainte-Clothilde de Châteauguay, village et paroisse dans le comté de Châteauguay, est situé sur la petite rivière Norton, à 2 milles de Holton, et à 9 milles de Saint-Rémi, sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc. Le village possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), deux magasins, une hôtellerie, deux moulins à scie et trois fromageries, avec, à Saint-Rémi, le service des messageries et du téléphone, et à Sainte-Martine, chef-lieu du comté, des succursales de banque. Population de la paroisse, 885 âmes.

Les travaux entrepris par le ministère en ce lieu, consistent dans l'approfondissement de la petite rivière Norton, afin d'agrandir le lit de la rivière pour permettre un écoulement plus considérable des eaux, durant les crues de printemps, et dessécher 18,000 acres de terres connues sous le nom de Grand-Marais, lesquelles sont recouvertes d'eau presque toute l'année.

Ce creusage, qui est exécuté dans le roc, aura 5 pieds de profondeur, 60 pieds de largeur et 3,450 pieds de longueur.

Au cours de l'année, on a miné 3,222 verges cubes de roc sur chaque rive. Ce roc fut enlevé ainsi que 2,750 verges cubes de pierres détachées et de terre végétale. Il reste encore environ 17,000 verges cubes de roc qu'il faudra miner et enlever pour parachever l'ouvrage.

Les travaux ont été faits à la journée et ont coûté $4,987.42.

GRANDE-RIVIÈRE.

Grande-Rivière, comté de Gaspé, est le nom d'un lieu de pêche considérable à quelque 21 milles au sud-ouest de Percé.

Pendant l'exercice 1910-11, on a construit des piles en béton armé, pour achever la fortification de l'ouvrage, et couvrant une superficie de dix mille pieds; mais faute de l'outillage nécessaire, dont la commande n'avait pas été livrée à temps, on n'a pas pu mettre ces piles en place. On a employé un scaphandrier et son aide durant trois semaines pour enlever des obstructions, et pour boucher provisoirement des ouvertures sur une longueur de 300 pieds à l'extrémité extérieure, au moyen d'environ 400 sacs de ciment.

Comme il a été mentionné dans des rapports précédents, les pièces de parement en bois, ayant été rongées par les tarets, furent emportées par la mer avec la plus grande partie du lest placée dans la section extérieure, entre les plates-formes de soutènement. On a établi une palée de bois d'épinette blanche pour consolider la construction, mais le tout a été emporté par l'action de l'eau accumulée en arrière des compartiments vides.

Dans l'autmone de 1911, les compartiments des façades extérieures ont été déchargés de leur lest; la plate-forme à lest supérieure a été enlevée, et les compartiments inférieurs ont été complètement nettoyés des pierres et de la vase qui s'y étaient accumulées. Les parois de ces compartiments furent revêtus de madriers et de grosse toile pour y poser le béton. Trois compartiments de l'extrémité extérieure du quai ont été remplis de béton jusqu'au niveau moyen des basses eaux.

En novembre 1911, pendant les violentes tempêtes d'automne, la superstructure de la jetée a été partiellement détruite, et on a découvert après un examen complet par un scaphandrier compétent, qu'en outre des ouvrages en béton les réparations coûteraient $10,000. Il fallait exécuter immédiatement des réparations provisoires qui entraînèrent une dépense de $684.42.

Pendant l'exercice de 1912-13, on a dû employer un scaphandrier pour continuer l'exécution des travaux commencés en 1911, et ce, sur une longueur de 30 pieds, et pour enlever les débris et les pierres de lest contre les parois de l'ouvrage, de façon à pouvoir les revêtir par des pièces de bois d'épinette blanche de 10 x 12 pouces, jusqu'au franc-banc de roc, et pour replacer le lest afin d'empêcher la superstructure d'être emportée. Le revêtement ci-dessus a une longueur de 100 pieds.

Ce printemps (1915), le reste du matériel requis pour mettre en place les poutres en béton fut commandé, mais des retardements, principalement dans le transport, firent remettre le travail à plus tard.

Pendant que nous attendions pour l'outillage, qui devait consister en une grue d'une capacité de 30 tonnes, des doubles tambours pour le treuil en acier, un grand chaland, un dragueur *clam-shell*, des rails, etc., le sommet du quai fut réparé sur une longueur de 300 pieds, et une brèche irrégulière d'environ 12 pieds de largeur, qui se trouvait vers le milieu du quai, dans la substructure, et par où les vagues pouvaient faire du dégât, fut fermée et remplie avec du béton et des pierres.

L'intérieur du quai fut nettoyé, et à l'aide du dragueur, un lit de pierres et de vase de 9 pieds d'épaisseur fut enlevé. Les pierres furent employées dans le quai et la vase fut charroyée sur le rivage. Une boîte de 4 pieds de hauteur et de 5 pieds de largeur fut ensuite descendue dans la tranchée pour être remplie de béton et assujettir ainsi la base des poutres en acier recouvertes en béton, employées pour lambrisser la face intérieure du quai. Ensuite des poutres en béton armé furent placées à travers le quai, pour assujétir le lambris intérieur au-dessus du niveau de l'eau basse, au quai ainsi qu'aux contre-forts en béton construits antérieurement sur la face extérieure. Tous les espaces entre le lambris et le vieil ouvrage furent bien remplis avec du béton.

Les dépenses furent de $6,678.78.

GRENVILLE.

Grenville est un village du comté d'Argenteuil, situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, à 58 milles en bas d'Ottawa. Population, 1,200.

La drague du ministère *N° 13*, a travaillé à Grenville, du 1er au 12 juin, pour creuser un bassin à l'usage des yachts et canots automobiles, à côté du quai public. Un lieu abrité pour les petits bateaux était nécessaire à cet endroit.

Une superficie de 7,300 pieds fut creusée jusqu'à une profondeur de 6 pieds.

1,092 verges (mesure de chaland) et 1,830 verges cubes jetées par-dessus bord, furent enlevées. Les déblais consistaient en glaise et cailloux dont il fallut briser un bon nombre à l'aide d'explosifs avant que la drague puisse les enlever. La quantité de déblais enlevée, mesurée sur place, par un arpentage fait avant le dragage et un second arpentage fait après, est de 1,808·5 verges cubes, ce qui donne un facteur d'expansion de 62 pour 100. Ce calcul n'est pas exact, parce que beaucoup de déblais jetés par-dessus bord glissèrent de nouveau dans la tranchée et durent être dragués de nouveau.

Ces travaux avaient été commencés en 1913, lorsqu'on avait dragué 1,911 verges cubes, à l'aide de la drague n° 113.

GRINDSTONE.

La chaussée conduisant au quai de Grindstone ayant été endommagée, on dut y replacer 228 verges cubes de lest au coût de $799.52.

GRONDINES.

Les réparations faites au quai de Grondines, comté de Portneuf, au cours de l'année ont été les suivantes: Sur le côté ouest du quai, une longueur de 19 pieds par 9 pieds fut renouvelée et remplacée par un lambris de 5 pouces en pin. Le lambris fut aussi renouvelé sur une autre surface de 93 pieds par 19 pieds de hauteur, par des madriers de 3 pouces en pin, bien assujettis à de nouvelles solives. Le tout reçut deux couches de goudron chaud.

La partie du plancher du quai, qui n'avait pas été réparée en 1913, fut recouverte d'un plancher en madriers de 3 pouces; la surface ainsi réparée est de 3,000 pieds carrés.

On a renouvelé 597 pieds de clôture sur la limite nord de la propriété du gouvernement (rivage et lot de grève) ; les matériaux employés ont été des poteaux en cèdre de 6 pouces carrés espacés de 10 pieds; quelques-uns ne sont espacés que de 5 pieds et tous sont fortement renforcés. Une clôture en fil métalliques, de 54 pouces de hauteur a été assujettie à ces poteaux. Comme cette clôture devait reposer sur un lit de roc solide, il fallut assujettir chaque poteau dans un emboîtement en béton de 18 pouces de hauteur et cimenté au roc.

Les fondations de la salle d'attente étaient en maçonnerie de pierres sèches qui s'était peu à peu désagrégée; on y remédia avec de la maçonnerie en béton; le hangar à marchandises fut aussi réparé et remis à neuf.

Deux couches de peinture furent données à l'intérieur et à l'extérieur de la salle d'attente, à l'extérieur du hangar, à toute la clôture, y compris 800 pieds de garde-corps, aux poteaux, aux barrières pour les bestiaux; aux poteaux d'amarrage et au couronnement du quai. Du gravier fut posé sur le chemin d'accès.

GROSSE-ÎLE (ILES DE LA MADELEINE).

La Grosse-Ile est située à l'extrémité nord du groupe des Iles-de-la-Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent, environ 70 milles à l'ouest du Cap-Breton.

Comme la côte nord de l'île est très exposée, il fut décidé d'y construire un brise-lames pour servir d'abri aux pêcheurs. Deux caissons triangulaires isolés, de 56 pieds de largeur par 38 de profondeur furent commencés l'été dernier et l'un d'eux fut mis en place.

Dépenses: $3,185.10.

GROSSE-ÎLE.

Quai ouest (réparations).

La Grosse-Ile est située dans le fleuve Saint-Laurent, à quelque 30 milles en aval de Québec.

Le gouvernement du Canada se sert de ce lieu pour la quarantaine que doivent faire les vaisseaux remontant le Saint-Laurent.

Deux quais sont disponibles pour l'accommodement des bateaux au service de la quarantaine; un de ces quais est situé à l'extrémité ouest ou section des personnes en santé; l'autre se trouve à l'extrémité est et se nomme quai de l'hôpital.

Comme les choses existent aujourd'hui, le passage entre le bateau et l'île se fait au moyen d'un petit steamboat qui suffit pour accommoder quelques passagers seulement; mais quand il y a un grand nombre de passagers, parfois 2,000 à 3,000 le débarquement ou l'embarquement s'y fait avec lenteur et cause des ennuis qui n'existeraient pas si l'on y trouvait de plus grandes facilités. C'est pourquoi, on a cru qu'il était désirable d'agrandir le quai de l'ouest, quant à présent du moins, de façon à ce que les steamers puissent y accoster en aucun temps, et débarquer les immigrants et leurs bagages le plus tôt possible, lorsque c'est nécessaire de les désinfecter.

La partie extérieure du quai ayant cédé sous la pesanteur des lourdes charges de pierres et de sable qu'on y avait entassées en vue des travaux en béton qui doivent être faits à la Grosse-Ile, un montant de $1,500 fut voté pour élever et niveler le plancher et les solives sur une longueur de 140 pieds par toute la largeur du quai: 60 pieds.

Ces travaux furent commencés en novembre et terminés le 13 décembre. Les dépenses totales furent de $1,499.94.

Un montant de $4,198.59 fut aussi dépensé afin d'agrandir la plate-forme de l'extrémité intérieure du quai ouest, pour qu'on puisse y construire un abri fermé pour les immigrants qui attendent la désinfection de leurs effets.

Comme fondation pour cet édifice, on construisit un mur en béton de 110 pieds de longueur, de 12 pieds de hauteur, de 3 pieds d'épaisseur à la base et de 2 pieds d'épaisseur au sommet.

Six piliers en ciment, de 12 pieds de hauteur et de 3 pieds carrés, furent aussi construits afin de supporter la charpente intérieure.

Le premier plan adopté par les autorités de la quarantaine comportait la construction d'un abri ouvert de 12 pieds de hauteur; les travaux pour l'érection de la charpente de cette construction furent faits, mais plus tard les plans furent changés et pour s'y conformer, on construisit un abri fermé à deux étages.

Les travaux furent commencés en juillet et terminés en décembre.

GROSSE-ROCHE.

L'anse à la Grosse-Roche, dans la paroisse du Sacré-Cœur, comté de Saguenay, est située sur la rive nord de la rivière Saguenay, à 12 milles de son embouchure. Population, 1,500 âmes.

Au cours de l'année, on a construit une addition au quai, de 20 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 30 pieds de hauteur.

C'est une construction en bois ordinaire, bien lestée avec de la pierre, lambrissée sur la façade avec des madriers en bois dur, de 6 pouces d'épaisseur, et sur les côtés avec des madriers de 4 pouces. Le hangar qu'il y avait sur le vieux quai a aussi été reparé et peinturé.

Les travaux, qui furent faits à la journée, durèrent du 6 juillet au 29 octobre.

HAVRE D'HARRINGTON.

Le village d'Harrington est construit sur une petite île située de manière à en faire un des meilleurs havres de la rive nord. Il possède deux églises, anglicane et méthodiste, ainsi qu'un hôpital pour les marins. La population se compose de pêcheurs et environ 60 familles demeurent là durant l'hiver.

Le havre d'Harrington se trouve à 110 milles en bas de Natashquan.

Du montant de $2,000 qui avait été voté à la dernière session, on a dépensé $77.25 pour l'achat du fer qui sera requis pour la construction d'un prolongement du quai.

HIGH-FALLS.

High-Falls, comté de Labelle, est un village situé sur le côté est de la rivière du Lièvre, à 26 milles en haut de Buckingham.

Le bateau qui fait le service en remontant à partir de High-Falls, n'ayant commencé à circuler que tard en été, le quai flottant fut laissé à sec sur le rivage. On dut ensuite le mettre sur des pièces de bois, le mettre à l'eau et le reconstruire en partie du 7 au 12 juin.

Les dépenses jusqu'au 1er mars, ont été $91.21.

HONFLEUR.

Honfleur, comté de Chicoutimi, est situé sur la rivière Péribonka, à 9 milles de son embouchure. C'est un nouveau poste de colonisation où les bateaux venant de Roberval arrêtent deux fois par semaine.

Cette année, on a dépensé $464.42 pour la construction d'un débarcadère. Quand ce quai sera terminé il aura 120 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et il avancera jusqu'au point où l'eau à 16 pieds de profondeur.

Les travaux furent commencés le 28 août et terminés le 12 septembre; ils furent faits à la journée.

HOSPITAL BAY.

Hospital Bay est un havre de pêche sur la côte nord-ouest de l'île Grindstone.

Le premier caisson d'un brise-lames de 24 pieds de largeur et de 60 pieds de longueur fut partiellement construit et les matériaux furent achetés pour la continuation de l'ouvrage.

Dépenses: $1,280.43.

HOUSE HARBOUR (HAVRE AUX MAISONS).

Le quai de House Harbour a été réparé; 83 pilotis ont été enfoncés et 8 rangs de traversines et de longrines ont été remplacés au coût de $1,083.35.

HUDSON.

Hudson, est un petit village du comté de Vaudreuil, situé sur la rivière Ottawa, et le long de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien (ligne courte), à 9 milles de Vaudreuil, et 35 milles de Montréal. Il y a en cet endroit un débarcadère pour les steamers se rendant à Ottawa, un bureau de poste, une église méthodiste, une église catholique romaine, des bureaux de télégraphe, de téléphone et des messageries, une fabrique de lainage, une hôtellerie et deux magasins. Population, 500.

Le but du dragage à cet endroit était de faciliter l'accès du quai aux bateaux et aux barges.

Le dragage fut fait à 400 pieds en amont ou au nord du quai du gouvernement.

Du 1er au 3 juin, la drague du ministère, *N° 13*, a enlevé environ 65 verges cubes, mesure de chaland, de roc. On a dragué pendant 25 heures, une tranchée de 45 pieds de largeur, sur une hauteur de 2·6 pouces, et une longueur de 114 pieds. L'ouvrage fait mesure environ 75 pieds de longueur par 40 pieds de largeur. Les déblais furent remorqués à une distance de ¼ de mille plus bas. Le nombre total de verges cubes enlevées, mesurées sur place, a été de 36 avec un facteur de 80 pour 100 d'expansion, mesure de chaland.

HULL.

Hull, comté de Wright, est une ville de 18,200 habitants, située sur la rivière Ottawa, vis-à-vis de la cité d'Ottawa.

Le hangar à marchandises qui se trouve sur le quai et qui mesure 40 pieds par 53 pieds, a reçu deux couches de peinture; quelques réparations ont été faites à la toiture par le couvreur et une nouvelle porte fut posée. On a aussi peinturé environ 600 pieds linéaires de garde-corps en tuyaux.

Les dépenses jusqu'au 31 mars ont été de $141.10.

HUNTERSTOWN.

Hunterstown est un village situé sur la rive ouest de la Rivière du Loup (en haut), dans le comté de Maskinongé, 2½ milles au nord de St. Paulin, et à 25 milles de Louiseville. Population, 600.

Comme la crue des eaux exposait les propriétés riveraines à de grands dommages, on construisit un revêtement de protection en pierres perdues (rip-rap) le long du rivage, afin de protéger le village.

Les travaux furent faits à la journée; ils furent commencés le 22 août et terminés le 6 septembre 1914, au coût de $470.64.

ÎLE AUX COUDRES.

L'Ile aux Coudres est située dans le comté de Charlevoix, dans le fleuve Saint-Laurent, à 62 milles en bas de Québec. Population, 1,500.

Le prolongement du quai a été terminé cette année. Ce prolongement consiste en une structure en caissons remplis de pierres, de 83 pieds par 40 pieds au sommet, et de 55 pieds de profondeur, avec un fruit de 1 dans 12 sur ses faces nord et ouest. Cette nouvelle pile repose sur le lit du fleuve qui, à cet endroit, avait été antérieurement dragué à 29 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. La face du vieux quai a été démolie et reconstruite de manière à faire corps avec la nouvelle structure. La face et les côtés du prolongement sont protégés, au-dessous du niveau de l'eau basse par un lambris en bois franc, des défenses et des jambes-de-force. Ce prolongement est aussi pourvu d'échelles en acier, de poteaux d'amarrage et d'un plan incliné.

Entrepreneurs, Joseph, Edouard et Ernest Tremblay.

Dépenses totales pour l'année, $19,706.23.

Vieux quai.

Quelques petites réparations urgentes ont été faites à ce quai et du bois a été acheté pour des réparations plus importantes qui devront être faites. Les dépenses ont été de $1,132.

Les travaux ont été faits à la journée.

Dragage.

Afin de préparer le site pour l'addition au quai, on a dragué une superficie d'environ 4.500 pieds carrés; les déblais excavés étant du sable et des cailloux.

En tout 7,333 verges cubes de déblais, mesurées à bord des chalands, furent enlevées.

L'ouvrage fut fait par la drague du ministère *Ottawa,* du 28 juillet au 22 août 1914.

ÎLE-PERROT.

Ile-Perrot, est une localité avec bureau de poste du comté de Vaudreuil, à 3 milles de Sainte-Anne de Bellevue, qui est une station sur la ligne secondaire directe, entre Montréal et Ottawa, du chemin de fer du Pacifique-Canadien et aussi une station sur la ligne principale du Grand-Tronc, à 21 milles à l'ouest de Montréal.

Le vieux quai construit en 1886-90, au sud de l'Ile-Perrot, était tellement en ruines qu'il était dangereux de le laisser ouvert au trafic. Il fut décidé de construire un nouveau quai en face de l'église, en un endroit plus central et moins exposé à l'action des glaces.

Ce nouveau quai comprendra, lorsqu'il sera terminé:

1. Des abords en pierre de 80 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.
2. Un caisson à parements jointifs, rempli de pierres, de 80 par 35 par 15 pieds.

Cette année on a acheté tous les matériaux nécessaires pour la construction du nouveau quai. La moitié des abords en pierre ont été construits et la chaussée conduisant du quai au chemin du Roi a été nivelée sur une distance de 250 pieds.

Ces travaux ont été faits à la journée et ont coûté $4,870.01.

ÎLE-VERTE.

Le village de l'Ile-Verte, comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 16 milles en bas de la Rivière-du-Loup, et à 130 milles à l'est de Québec.

Les grandes marées atteignent ici 19 pieds, et les mortes mers 12 pieds.

Au cours de l'exercice financier, on a complètement renouvelé la structure du quai sur une longueur de 132 pieds, une largeur de 22 pieds et une hauteur moyenne de 12 pieds.

Cette partie du quai, construite il y a 28 ans, a été entièrement démolie et reconstruite.

La tête ouest de la pile et l'extrémité extérieure, 50 pieds carrés, ont aussi été réparées. On a renouvelé deux rangs de pièces de parement, les traversines, et le pavé. L'escalier et le plancher du quai furent réparés là où c'était nécessaire et la salle d'attente fut peinturée en dedans et en dehors.

On a installé une grue sur la tête du quai pour accommoder les goélettes.

Ces travaux furent faits durant les mois de juillet, août et septembre.

Les dépenses totales ont été de $3,498.30.

(*Quai de Michaud au Ruisseau Blanc*).

Le Ruisseau Blanc, situé dans le comté de Témiscouata, traverse la paroisse de l'Ile Verte et se décharge dans le Saint-Laurent, à environ 4 milles à l'est de l'église de l'Ile Verte.

Cet endroit forme partie de la paroisse de l'Ile Verte dont la population est de 2,500 habitants. Le principal commerce de l'endroit est l'industrie des herbes marines.

Afin d'aider cette industrie et de faciliter l'accostage des chalands employés à cette industrie, on a construit un débarcadère, au cours du dernier exercice, le long du côté ouest du Ruisseau Blanc.

Comme l'argent manquait, les travaux n'ont pas été achevés, et pendant le présent exercice on a dépensé la somme de $499.98 pour compléter le petit débarcadère, en y ajoutant un rang de pièces de parement et en couvrant la surface avec des madriers d'épinette.

Les abords du chemin public jusqu'au quai furent exhaussés et finis avec du sable et du gravier.

Les travaux ont été exécutés durant les mois de juillet et d'août.

KNOWLTON-LANDING.

Knowlton-Landing, comté de Stanstead, est situé sur la rive ouest du lac Memphramagog, à environ 11 milles par eau, et à 15½ milles par terre, de Magog, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée sur la ligne du Pacifique-Canadien. Ce village possède un magasin et deux hôtels d'été. Les deux bateaux à vapeur qui font le service deux fois par jour, entre Magog et Newport, Vt, du commencement de mai à la fin de septembre, font escale à Knowlton. Durant la navigation, le quai sert au trafic du district dans un rayon de trois à dix milles, pour le transport des marchandises de toutes sortes et des passagers dans toutes les parties du lac.

Lors de la dernière session du parlement, on vota la somme de $8,600 pour reconstruire le quai, en cet endroit. Le 24 avril 1914, un Arrêté du Conseil accepta la soumission de MM. Loomis, MacBean et Williams, de Montréal, s'engageant à reconstruire le quai pour $7,395.

Le 9 novembre 1914, on a reçu l'ordre de construire le quai 10 pouces plus haut qu'il était spécifié, moyennant $375 de plus, et le 17 novembre 1914, on donna l'ordre de construire un abri sur le nouveau quai, au coût de $350, ces travaux additionnels devant être faits par l'entrepreneur.

Les travaux consistent à—

1° Démolir la tête de quai en pilotis;

2° Construire un caisson à parements clos sur les faces extérieures et ouvert sur la face intérieure; la face du large se trouve dans 11 pieds et 6 pouces d'eau à mer basse;

3° Remplir en pierres l'espace causé par la démolition de la tête du quai et tout l'espace entre les abords et le caisson;

4° Construire un abri pour le public.

La tête du quai actuel a 100 pieds de longueur par 50 pieds de largeur, y compris le débarcadère, de 40 pieds de longueur par 4 pieds de largeur, sur le côté d'en arrière de la tête du quai.

La construction a été commencée le 17 septembre 1914 et complétée vers la mi-janvier 1915.

Dépenses, $8,411.

LAC KENOGAMISHISH.

Lac Kenogamishish, dans le comté de Chicoutimi, fait partie du village d'Hébertville, et est situé sur le lac du même nom; on l'appelle Mesy. Population, environ 50 familles qui s'occupent de l'agriculture.

Pendant l'exercice financier, on a dépensé la somme de $1,516.10 pour construire deux quai-débarcadères. Ils sont construits en bois rond ordinaire, lambrissés avec des madriers de 3 pouces et remplis de terre et de sable. Le quai sur le côté sud a 60 pieds de longueur par 30 pieds de largeur; celui du côté sud a 100 pieds de longueur par 30 pieds de largeur et 17 pieds de hauteur.

L'ouvrage a été commencé le 17 août et terminé le 25 septembre; il a été fait à la journée.

LACS SAINTE-MARIE ET SAINT-JOSEPH.

Les lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph sont situés dans la paroisse de Saint-Adolphe d'Howard, comté d'Argenteuil, et a une population disséminée d'environ 500 âmes.

Du 5 au 30 septembre, on a amélioré la rivière aux Mulets, afin de faciliter la navigation pour le bateau, quand la mer est basse, entre les lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph.

On a creusé le chenal jusqu'à une profondeur de 3 pieds à l'extrême eau basse, sur une largeur de 23 pieds et sur une distance de 1,225 pieds. Environ 2,000 verges cubes de sable et de gravier ont été enlevées et 10 verges de roches ont été enlevées au moyen d'explosif.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $1,199.29.

LALANCETTE.

Lalancette, dans le comté de Chicoutimi, est le meilleur débarcadère sur la rivière Mistassimi. Population, 800 âmes.

Pendant l'exercice financier, on a construit un hangar à marchandises, de 18 x 20 pieds; on a aussi construit un chemin conduisant au quai, de 200 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur et on a érigé une clôture sur chaque côté.

L'ouvrage a été fait à la journée.

Dépenses, $500.37.

LANORAIE.

Lanoraie, comté de Berthier, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 5½ milles de la station de Lanoraie, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, à 46

milles au nord-est de Montréal. Le *Berthier* et le *Trois-Rivières,* vapeurs de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, appelée maintenant la *Canada Steamships Lines, Ltd.,* s'arrêtent régulièrement à Lanoraie. Le village possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), un collège, un couvent, quatre écoles primaires, sept magasins, deux beurreries, deux boulangeries, deux forges, etc. Population du village, 900; de la paroisse, 1,605 habitants.

Le quai comprend:—

(*a*) Une tête de quai en caissons, de 107 pieds par 40 pieds par 21-4 de hauteur, y compris un brise-glace, immergé dans 12 pieds d'eau au niveau de l'eau basse;

(*b*) Des abords en caissons remplis de pierre, de 246 pieds de longueur par 23 pieds de largeur, y compris un brise-glace sur toute sa longueur.

Le 3 janvier 1914, le ministère a adjugé, pour la somme de $6,345.00, un contrat à M. A. Daignault pour la construction d'un prolongement de 40 x 40 pieds à l'extrémité est de la tête du quai, et aussi pour la reconstruction de la tête du vieux quai, à partir du niveau de l'eau basse jusqu'à sa hauteur primitive.

Le contrat n'ayant pas été terminé, au cours du dernier exercice, on a autorisé une dépense de $1,400 pour l'achever au cours du présent exercice; l'ouvrage a été fait d'une manière satisfaisante.

Lors de la dernière session du parlement, on vota la somme de $2,800 pour reconstruire les abords du quai. On passa un contrat avec l'entrepreneur A. Daignault, pour faire l'ouvrage moyennant $2,780.

Ces travaux consistent:—

(*a*) A renouveler le lambrissage en bois de la face inclinée sur une longueur de 246 pieds par une longueur de 13 pieds, renforcé par du béton d'un pied d'épaisseur.

(*b*) A remplir et à niveler avec des petites roches tous les abords sur une largeur de 18 pieds et à poser une couche de béton sur le sommet, de 6 pouces d'épaisseur, avec un fini de 6 pouces.

(*c*) A remplacer le vieux mur en bois sur le côté d'en bas du courant, par un mur en béton de 246 pieds de longueur, 3 pieds d'épaisseur à la base, et un pied d'épaisseur au sommet jusqu'à la hauteur requise. Le béton était mélangé en proportion de 1-3-5; des barres transversales en fer de ½ pouce ont été posées en travers de la face inclinée, du plancher et du mur et placées à tous les 5 pieds.

(*d*) A peinturer en deux couches le magasin et la salle d'attente mobiles, de 18 x 30 pieds.

L'ouvrage a été complété d'une manière satisfaisante, au coût de $4,317.

LAPRAIRIE.

Laprairie, comté de Laprairie, est une ville située sur la rive sud du Saint-Laurent, et une station du chemin de fer du Grand-Tronc. On y compte deux églises (presbytérienne et catholique), huit magasins, quatre hôtelleries, des moulins à scie et à carder, une briqueterie, une fabrique de conserves aux tomates, deux manufactures d'instruments aratoires, deux beurreries, un bureau de poste, une succursale de la banque d'Hochelaga, les bureaux du télégraphes, du téléphone et de messageries. Le site étant à proximité des rapides de Lachine offre un point de vue magnifique, et pendant l'été on y voit des touristes en grand nombre. On communique de Laprairie à Montréal par un bateau qui fait le trajet quatre fois par jour et par le chemin de fer deux fois tous les jours. Population: 1,400 habitants.

En octobre 1910, on a commencé à construire une digue de protection le long de la rive du fleuve à partir du quai de Laprairie en descendant jusqu'à la rivière Saint-Jacques, une distance de 3,800 pieds, pour se continuer le long du rivage jusqu'à 4,200 pieds à l'est de la rivière Saint-Jacques, soit à 4½ milles environ de Saint-Lambert.

Cette digue de protection consiste en une levée en terre, de 8,000 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au sommet, ayant une hauteur moyenne de 18 pieds au-dessus de

l'eau basse. Les deux talus de la digue sont protégés par un remblai en pierres perdues cimentées, et le sommet de la digue est fini par un chemin macadamisé de 24 pouces.

Le ministère a décidé d'accorder un contrat pour la balance des travaux. Avant l'adjudication du contrat, on a jugé opportun de placer à différents endroits des conduits souterrains (*culverts*), en métal galvanisé ondulé, pour drainer le terrain au sud de la digue.

En janvier 1914, un contrat a été adjugé à Duranceau et Poupart, de Laprairie, pour compléter la digue de protection avec un chemin sur le sommet; le montant du contrat, basé sur des prix d'unités, s'est élevé approximativement à un total de $70,-051.60.

Au cours du présent exercice, on a fait tout le remplissage et l'ouvrage en pierres perdues; on a construit une partie du chemin, d'environ 1,500 pieds de longueur, et toute la pierre nécessaire pour compléter le contrat a été livrée sur les lieux des travaux.

Dépenses totales, y compris le salaire de l'inspecteur, $55,422.68.

Chemin temporaire.

Au cours de la construction de la digue permanente, on a construit un chemin temporaire afin de faciliter le trafic et le transport des passagers. Le contrat pour les travaux a été adjugé aux entrepreneurs Duranceau et Poupart, qui sont à construire la digue permanente pour la somme additionnelle de $4,000. Ce contrat a été adjugé dans mai dernier avec les conditions de paiement suivantes: deux milles dollars quand le chemin sera ouvert au trafic, un mille dans le mois de juillet, et le dernier mille dollar, à l'échéance du contrat principal, en juillet 1915.

Les entrepreneurs ont rempli leurs engagements et ont reçu, jusqu'à date, $3,000.

LA SALETTE.

La Salette, comté de Labelle, est situé sur le côté est de la rivière du Lièvre, à 18 milles en haut de Buckingham. Population, 350 habitants.

La drague n° 102, du ministère, a été employée dans le chenal des bateaux, sur la rive ouest de la rivière, du 22 juin jusqu'au 7 juillet, afin de débarrasser la voie fluviale d'une obstruction causée par une avalanche de terre qui a eu lieu, voilà environ cent ans. On a creusé une tranchée de 539 pieds de longueur par 30 pieds de largeur et jusqu'à une profondeur de 8 pieds.

On a enlevé 4,779 verges cubes d'argile qu'on a jetées par dessus bord. La mesure prise sur place était de 4,173 verges cubes; le facteur d'expansion est donc de 14·5 pour 100.

LAVALTRIE.

Lavaltrie, comté de Berthier, village desservi par la poste, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 8 milles de la gare de Lavaltrie sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien et à 44 milles au nord-ouest de Montréal. Il y a une église catholique, quatre écoles primaires, une manufacture de chaussures, un moulin à farine, trois beurreries, cinq magasins, trois forges, une maison de pension et des bureaux de télégraphe et de téléphone. Population, environ 1,210 âmes.

En novembre 1907, on a acheté les matériaux destinés aux réparations et à l'agrandissement du vieux quai acheté l'année précédente de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, au prix de $1,800.

Le vieux quai comprend:—

Une tête en encaissement de 65½ à 31 pieds au fond, et de 56 x 31 pieds au sommet.

Un abord en encaissement de 150 x 19 pieds, et un enclave de 50 x 130 pieds, donnant droit de passage au chemin public.

Les travaux exécutés pendant l'année 1908 ont consisté dans l'exhaussement de la tête du quai à 1 pied au-dessus du niveau des basses eaux, et dans son agrandisse-

ment au moyen d'un caisson à parement clos de 40 x 40 pieds établi sur le côté d'aval; on avait de plus pourvu l'abord vieux, d'un brise-glace en encaissement incliné à 1½ dans 1; et encore, on avait amélioré le chemin d'accès.

Du mois de juillet jusqu'à la fin d'octobre 1914, on a construit, le long du côté nord-est de la tête du quai, un plan incliné de 8 pieds de largeur, pour fournir des facilités aux pêcheurs. On a aussi exécuté des légères réparations et changements.

L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $811.00.

LES ÉBOULEMENTS.

Ce village, comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 66 milles en bas de Québec. Population, 2,500 âmes.

Pendant la dernière saison, le plan incliné sur la face de l'est dont on ne servait plus et qui était dangereux, a été rempli. Les travaux consistèrent a construire un nouveau caisson d'environ 1,500 verges cubes, rempli de roches et assujetti à la vieille structure. On a examiné le plan incliné sur le côté ouest du quai et on l'a réparé. On a renouvelé le plancher et les rangs supérieurs des pièces de parements, les longrines et les pièces transversales. On a posé 20 défenses et 150 pieds carrés de lambrissage afin de protéger le quai contre la glace. On a peinturé le hangar, les pièces de couronnement, les poteaux d'amarrage, la structure du plan incliné et le plan incliné mobile. On a construit un abri pour les machines de la grue et on a posé 220 pieds linéaires de trottoir en bois, de 4 pieds de largeur; on a aussi exhaussé et réparé la partie en macadam du quai. On a réparé les dommages causés par la tempête du 20 novembre 1914.

L'ouvrage a été fait à la journée et a coûté $5,493.34.

LES ÉCUREUILS.

Les dépenses faites à Les Ecureuils, comté de Portneuf au cours du dernier exercice, pour réparer le quai du gouvernement, s'élèvent à $774.

Sur la partie étroite du quai, on a enlevé et renouvelé le vieux plancher en épinette de 3 pouces, sur une longueur de 82 pieds par 20 pieds de largeur, en dedans des pièces de couronnement. On a renouvelé le lambrissage sur l'élévation ouest du massif extérieur, sur une largeur de 30·5 pieds et sur une hauteur de 19 pieds, avec des madriers en épinette de 3 pouces.

On a renouvelé et réparé les pièces du couronnement de 9 pouces carrés, sur une longueur de 280 pieds. On a posé à différents endroits sur le quai, six poteaux d'amarrage en fonte *niggar heads*; ils ont été solidement assujettis avec des bandes en fer de 3 pouces de largeur, ½ pouce d'épaisseur et 6 pieds de longueur.

On a complètement réparé et peinturé la salle d'attente et le hangar à marchandises.

LÉVIS.

Dragage.

Lévis, dans le comté de Lévis, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent vis-à-vis Québec. Population, 7,500 âmes.

Pendant la dernière saison, selon son contrat, M. Horace Dussault a dragué l'emplacement pour les fondations du mur de l'aile. Il a aussi construit et submergé les caissons n°s 6 et 7. On a aussi remblayé l'arrière des murs avec de la roche et de la terre.

Dépenses pour l'exercice fiscale, $34,323.06.

La vase s'étant accumulée à l'entrée de la cale-sèche jusqu'à un niveau plus haut que le sommet du bas de l'entrée, on a dragué sur une étendue d'environ 9,000 pieds carrés; les déblais étaient de la vase et du sable; on en a enlevé 1,141 verges cubes, mesure prise sur les chalands.

Les travaux ont été exécutés par la compagnie J. L. Lachance, du 3 au 17 juin 1914. Le taux payé était 65 cents par verge cube, mesure prise sur les chalands. Montant total payé aux entrepreneurs, $741.60.

L'ISLET.

Le village de L'Islet, comté de L'Islet, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 50 milles en bas de Québec. Le village et la paroisse comptent 2,500 habitants. C'est un centre agricole prospère où se fait un trafic considérable des produits de la ferme et du bois de construction. On y trouve trois briqueteries, des scieries et des chantiers de bois de construction.

Le village qui est situé sur les bords du fleuve Saint-Laurent offre un site pittoresque très fréquenté pendant la saison estivale. Les grandes marées atteignent ici 21 pieds, et les mortes mers 13 pieds.

Le contrat passé le 11 mars 1913, pour reconstruire la superstructure du quai, ouvrage en partie exécuté au cours du dernier exercice, a été repris et les travaux ont été terminés au cours du présent exercice. La superstructure du quai est maintenant renouvelée sur toute sa longueur, par 12 pieds de hauteur.

A la demande des marins et des commerçants de l'endroit, qui se plaignaient que les angles formés par la jonction de la tête du quai avec la partie principale du quai constituaient un danger et causaient beaucoup d'ennui aux navigateurs, le ministère décida de faire remplir ces coins avec un ouvrage en caisson, et le 18 juillet, il autorisa l'entrepreneur d'exécuter ces travaux. Ils consistèrent en deux caissons triangulaires de 75 x 61 x 43 pieds, ayant une hauteur de 30 pieds. Ces caissons ont été submergés aux coins et quand la structure atteignit une élévation de 12 pieds du sommet du quai, toute la superstructure des caissons et du quai fut construite en un tout, reliant ainsi les caissons au quai public. Les caissons ont coûté $5,133.60, soit 2,852 verges cubes à $1.80 par verge, le même taux du contrat principal.

Dépenses pour l'exercice financier, $13,989.10, et le coût total, $32,048.60.

LONG-RAPIDS.

Long-Rapids est situé sur l'embranchement inférieur de la rivière du Lièvre, à 22 milles de Buckingham.

La drague *N° 102,* du ministère, a été employée dans le chenal de Long-Rapids, du 13 juillet au 11 novembre, pour compléter les améliorations exécutées au cours des saisons précédentes, afin de rendre le chenal plus sûr pour la navigation.

On a creusé une tranchée de 725 pieds de longueur par 42 pieds de largeur à travers une partie du chenal qui n'avait pas été améliorée, et on a nettoyé la vieille tranchée d'environ 1,900 pieds de longueur, jusqu'à une profondeur de 15 pieds; le niveau de la profondeur est de 8 pieds. On a enlevé 10,374 verges de cailloux, de gravier et d'argile, mesure prise sur les chalands.

Comme pendant les opérations précédentes dans ce chenal, on a dû employer une équipe d'hommes pour briser au moyen d'explosifs, les gros cailloux qu'on ne pouvait pas enlever autrement. Dépenses pour ces travaux, y compris les explosifs, $1,446.70.

Voici un résumé des travaux précédents: En 1911, la drague *N° 2,* du ministère, creusa une tranchée de 1,500 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, et commença une seconde tranchée de 258 pieds de longueur par 25 pieds de largeur; on a enlevé 1,522 verges cubes de cailloux et de gravier, mesure prise sur les chalands, et environ 6,725 verges cubes jetées par dessus bord. En 1912, des tranchées formant une longueur de 603 pieds par 16 pieds ont été creusées; on a enlevé 801 verges cubes de cailloux et d'argile dure, mesure prise sur les chalands. En 1913, on a dragué sur une longueur de 1,637 pieds de longueur et 25 pieds de largeur; on a enlevé 6,965 verges cubes de cailloux, de roche et d'argile dure, mesure prise sur les chalands.

Après en avoir fait l'inspection, une fois le dragage terminé, le chenal a été trouvé en bonne condition et bien peu de dragage sera requis, s'il en faut du tout.

La mesure prise sur place donne 6,292 verges cubes; le facteur d'expansion est donc 64 p.c.

LONGUEUIL.

Longueuil, comté de Chambly-Verchères, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis Montréal, et sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud. Il y a un bureau de poste, 2 églises (épiscopalienne et catholique romaine), 8 magasins, 7 hôtelleries, 1 moulin à scie, une fonderie de poêles, une succursale de banque, et des bureaux de télégraphe et de messageries. La ville a un système de drainage, deux beaux squares et a une ligne de tramway électrique et un bateau traversier qui se rendent à Montréal.

Population et 1914, 6,000 âmes.

Pendant 1914, le ministère a entrepris du dragage dans quatre différents endroits à Longueuil ou près de là :—

(*A*)—Aux usines Armstrong-Whitworth
(*B*)—Au Club de canotage.
(*C*)—Au quai du gouvernement.
(*D*)—Au quai Richelieu-Ontario.

(A)—Aux usines Armstrong-Whitworth.

Le but de ce dragage est pour faciliter le débarquement des marchandises; le chenal fournira l'eau à l'usine de la compagnie. On a fait le dragage sur une étendue de 4,000 pieds en descendant du quai du gouvernement, et à 1,200 pieds du rivage.

Du 12 mai au 3 juillet, la drague *N° 123,* du ministère, a enlevé environ 13,650 verges cubes d'argile, mesure prise sur les chalands, creusant un chenal de 5 pieds. Heures de dragage, 222½; tranchée, 45 pieds de longueur, sur une surface de 2 à 9 pieds; distance, 1,970 pieds. L'endroit où l'on a transporté les déblais se trouvent à 3 milles en bas, du côté nord-est de Montréal, ou en bas du quai Racine. Dimensions des travaux exécutés: une tranchée de 935 pieds de longueur, dans une direction nord-ouest. Le total de verges cubes enlevées, mesure prise sur les chalands, 10,245; facteur d'expansion, 33⅓ pour 100.

Afin de compléter les travaux, d'après les plans originaux, on devra enlever 7,342 verges cubes de sable, de gravier et d'argile dure, mesure prise sur place, ou 9.789 verges, mesure prise sur les chalands. Dimensions: une tranchée de 1,100 pieds de longueur par 40 pieds de largeur, et une hauteur de 5 pieds au-dessous du l'extrême eau basse.

(B)—Vis-à-vis le club de canotage.

Le but de ce dragage est de faciliter l'expédition importante qui se fait de cet endroit, et pour faire un abri pour les nombreux bateaux à gazoline et les chaloupes.

Le dragage s'est fait immédiatement en haut du quai de la compagnie Richelieu-Ontario, dans une petite baie formée par ce quai et le vieux quai du Grand-Tronc. Chaque année, ce dernier est loué au Club de canotage de Longueuil.

Du 21 août au 17 novembre, la drague *N° 103,* du ministère, a enlevé environ 6,073 verges cubes d'argile, de gravier et de cailloux, mesure prise sur les chalands, pour creuser un bassin de 4 pieds. Heures de dragage, 287½; tranchée de 12 à 23 pieds; face, de 1½ à 7 pieds; distance, 1,623 pieds. On a transporté les déblais à 4 milles plus bas, sur la rive sud-ouest du Saint-Laurent, ou en bas du quai Racine. Dimensions des travaux exécutés, 250 pieds de longueur, le long du quai du Grand-Tronc, sur une largeur moyenne de 150 pieds, jusqu'à une profondeur de 6 pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse. Total de verges cubes enlevées, mesure prise sur place, 4,559; facteur d'expansion, 33⅓ pour 100.

Pour terminer l'ouvrage, tel qu'il a été projeté, il faudra enlever encore 8,496 verges cubes, mesurées sur place, de glaise, gravier, cailloux et tuf, ce qui équivaut à 11,328 verges cubes, mesurées à bord des chalands. Dimensions: 143 pieds de longueur le long du rivage, par 115 pieds le long du quai, avec une profondeur de 4 pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse.

Pendant l'été 1913, la drague *St-Louis* a enlevé 495 verges cubes, mesure de chaland.

(C)—Quai du gouvernement.

Le but du dragage à cet endroit est de faciliter l'accès au quai public et au bassin, et de rendre plus facile l'accostage des bateaux et des barges qui viennent décharger du bois, du sable, de la pierre, etc.

On a dragué à l'extrémité extérieure du quai du gouvernement, et 40° en remontant le courant, ainsi que 500 pieds à l'intérieur de la face externe du quai, le long des abords.

Du 23 mai au 15 juin, la drague du ministère, *N° 115*, et du 16 juin au 9 novembre, la drague *N° 110*, ont enlevé 24,896 verges cubes (mesure de chaland), de glaise, de sable et de tuf pour creuser un chenal de 12 pieds et un bassin.

La drague *N° 110* a enlevé 12,045 verges cubes, mesure de chaland. Heures de dragage, 143½; la tranchée varie de 10 à 40 pieds de largeur et a une profondeur de 1 à 4½ pieds; on a avancé sur une distance de 2,508 pieds; les déblais ont été remorqués à une distance de 3 milles en descendant le courant, à un endroit situé en bas du quai Racine, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent.

La drague *N° 115* a enlevé 12,851 verges cubes, mesure de chaland. Elle a dragué pendant 137 heures, une tranchée variant de 25 à 50 pieds de largeur et de 6 à 13 pieds de profondeur; elle a avancé de 610 pieds, et les déblais ont été remorqués à 3 milles plus bas.

La distance totale parcourue par les dragues a été de 3,118 pieds.

Le nombre de verges cubes enlevé par les dragues *Nos 110* et *115*, mesurées sur place, est d'environ 15,000, avec un facteur d'expansion de 33⅓ pour 100, si l'on veut convertir ces quantités en mesure de chaland.

Dimensions de l'ouvrage fait: Une tranchée à partir de la face extérieure du quai du gouvernement, 40° en remontant le courant, sur une longueur de 540 pieds, par une largeur de 25 à 50 pieds; et 440 pieds à partir de la face du quai, sur une longueur de 160 pieds, le long des abords, par 200 pieds de largeur; le tout à une profondeur de 12 à 16 pieds.

En 1913, la drague *N° 110* a enlevé environ 99,267 verges cubes, mesure de chaland, autour du quai du gouvernement, pour creuser un chenal de 12 pieds et un bassin.

Pour terminer cet ouvrage suivant le plan original il faudra enlever 14,225 verges cubes, mesurées sur place, ou 18,922 verges cubes, mesure de chaland. Dimensions: on a formé un bassin en avant du quai, de 280 pieds de largeur par 340 pieds de longueur en suivant le quai et de 650 pieds à l'extrémité extérieure.

(D)—Quai Richelieu et Ontario.

Le but du dragage à cet endroit était de creuser un bassin pour le nouveau bateau, tirant 8½ pieds, que la compagnie Richelieu et Ontario, veut employer pour la traverse entre Montréal et Longueuil. Ce traversier fait 70 voyages par jour, chargé de véhicules, de passagers, etc., à partir du commencement d'avril jusqu'à la fin de décembre.

Le site de ce dragage est vis-à-vis le quai Richelieu et Ontario.

Les dragues suivantes ont été employées: du 6 octobre au 16 Novembre, la drague *n° 103*; du 16 au 24 juin, la drague *n° 115*; du 3 juillet au 27 octobre, la drague *n° 110*; du 22 mai au 15 juin, la drague *n° 110*. Ces dragues ont enlevé environ 73,657 verges cubes, mesure de chaland, de glaise, de sable et de pierres, pour creuser un chenal de 10 pieds et un bassin, en face du quai Richelieu et Ontario.

La drague *n° 103* a enlevé 1,753 verges cubes, mesure de chaland. Elle a dragué pendant 181½ heures, une tranchée de 12 à 20 pieds de largeur et 1 à 6 pieds de pro-

fondeur: elle a avancé de 2,312 pieds et les déblais ont été remorqués à 4 milles plus bas, au nord-ouest du fleuve et en bas du quai Racine.

La drague *n° 110* a enlevé 53,055 verges cubes, mesure de chaland. Elle a dragué pendant 468 heures, une tranchée de 30 à 40 pieds de largeur et d'une profondeur de 1 à 6 pieds; elle a avancé sur une distance de 8,943 pieds et les déblais ont été remorqués à 4 milles plus bas.

La drague *n° 115* a enlevé 5,162 verges cubes, mesure de chaland. Elle a dragué pendant 66½ heures, une tranchée de 25 à 50 pieds de largeur et de 3 à 4 pieds de profondeur, elle a avancé de 730 pieds et les déblais ont été remorqués à 4 milles plus bas.

La drague *n° 116* a enlevé 13,687 verges cubes, mesure de chaland. Elle a dragué pendant 166½ heures, une tranchée de 40 pieds de largeur et de 2½ à 4 pieds de profondeur. Elle a avancé de 1,650 pieds et les déblais ont été remorqués à 4 milles plus bas.

Ces quatre dragues ont avancé sur une distance totale de 13,635 pieds. Elles ont enlevé un total de 55,280 verges cubes, mesurée sur place, avec un facteur d'expansion de 33⅓ pour cent si on veut convertir cette quantité en mesure de chaland.

Dimensions de l'ouvrage: un chenal de 1,420 pieds de longueur a été creusé le long du quai Richelieu et Ontario, et, vis-à-vis le quai du Grand-Tronc, sur une largeur de 60 pieds. La partie de ce chenal en amont du courant a 350 pieds de largeur. Le tout a une profondeur de 10 à 24 pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse.

Ces travaux dureront probablement une quinzaine d'années, mais beaucoup de cailloux et de pierres qui sont transportés chaque année par la glace, devront être enlevés.

En 1913, les dragues *n° 110* et *116* ont enlevé 34,969 verges cubes, mesure de chaland, vis-à-vis du quai.

MAGUASHA.

Maguasha est situé sur la baie des Chaleurs, dans le comté de Bonaventure, vis-à-vis la ville de Dalhousie, Nouveau-Brunswick, à l'entrée de la rivière Maguasha, à 12 milles de Carleton. La gare de chemin de fer la plus rapprochée est La Nouvelle, située à une distance de 7 milles.

En 1904-1905, un contrat fut accordé pour la construction d'un quai de 340 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

En 1914-1915, on a renouvelé une partie du plancher, quelques lambourdes et fait quelques petites réparations. Dépenses, $599.24.

MAGOG.

Magog, comté de Stanstead, est situé à l'extrémité nord du lac Memphramagog, à l'embouchure de la rivière Magog, et le long de la ligne principale du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de Montréal à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. C'est une ville incorporée qui compte 4,000 habitants environ et sa population augmente rapidement. La principale industrie de l'endroit est la manufacture de la *Dominion Textile Company*, qui emploie au delà de 2,000 ouvriers. En 1911, cette compagnie augmenta considérablement son outillage. On y compte aussi deux moulins à scie, une manufacture de portes, de châssis et de fenêtres, un moulin à farine, donnant de l'emploi à une centaine de personnes. La ville possède son propre pouvoir hydraulique, un aqueduc, une brigade de feu volontaire et un système d'éclairage électrique. Il y a un bureau de douane, trois hôtelleries, plusieurs magasins, un journal hebdomadaire, des églises, une banque, etc.

Le trafic par le moyen du quai en ce lieu est considérable. Deux steamers font le service quotidien entre Magog et Newport, Vermont, transportant les passagers et les marchandises. Il y a environ 500 bateaux-automobiles sur le lac, et tous s'arrêtent à Magog plus ou moins fréquemment. Les habitants des cantons de Stanstead, Magog, Bolton et Potton se servent des steamers et des yachts, et pratiquement toutes les marchandises qui s'expédient à ces cantons, ou qui en sortent, se rendent au quai à Magog,

et le mouvement est constant entre ici et les quais de Bryant, Georgeville, Knowlton-Landing, Perkin's-Landing et plusieurs quais privés.

Le 22 mai 1914, la permission fut accordée de dépenser une somme de $1,000 pour faire des réparations au quai, par du travail à la journée.

Les travaux furent commencés le 1er juin et continués par intervalles, jusqu'au 12 septembre 1914. Trente pilotis qui avaient été brisés par la glace, furent enlevés et remplacés; le plancher et les lambourdes furent aussi partiellement renouvelés, et on construisit un petit quai de 8 pieds par 30 pieds, pour l'usage des petits bateaux.

On a employé dans ces travaux, environ 8,882 pieds (mesure de planche) d'épinette, 6,900 pieds de madriers, 5 cordes de pierres et 600 livres de fer.

Les dépenses pour l'année 1914-1915 ont été de $999.94.

MALBAIE.

La Malbaie, comté de Charlevoix, est un village situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 83 milles en bas de Québec. Population, 3,400.

Le prolongement du quai a été terminé cette année. Ce prolongement consiste en un mur en béton de 436 pieds de longueur, de 24 pieds de hauteur dans sa partie la plus haute, de 4 pieds au sommet et de 14 pieds et 10 pouces, à sa base. Ce mur repose sur deux caissons, dont le premier a 155 pieds de longueur et le second 176 pieds; le reste de sa longueur repose sur le lit naturel du fleuve. Les caissons sont remblayés, par en arrière, avec de la pierre, et l'espace entre le rivage et le mur en béton est rempli de pierres et de terre. Le tout est recouvert de macadam. Le prolongement est pourvu d'échelles, d'organeaux et de poteaux d'amarrage. Ce prolongement a agrandi le quai de 1,550 verges carrées.

L'entrepreneur a été M. Napoléon Trudel. Les dépenses ont été de $33,345.75.

Vieux quai.

Le plan incliné de l'angle à l'est du vieux quai était inutile et dangereux. On l'a rempli avec environ 250 verges de charpente en caisson remplie de pierres et assujettie à la vieille structure. On a renouvelé la face à l'est de la tête du quai, qui était en mauvais état; pour ce travail, il fallut enlever le remplissage et le remplacer ensuite, et enlever 2,000 pieds linéaires de pièces de parement, de longrines, de traversines et de poteaux verticaux. On a aussi posé un nouveau plancher sur cette partie de la tête du quai, 15 défenses en bois dur et 225 verges carrées de lambris. On a peinturé le hangar à marchandises et la salle d'attente, les poteaux d'amarrage, les pièces de couronnement, le plan incliné mobile et son appareil d'actionnement; quatre cents pieds du couronnement ont été renouvelés et l'appareil d'actionnement du plan incliné a été abrité.

Ces travaux ont été faits à la journée et ont coûté $3,511.94.

Dragage.

Afin de permettre aux bateaux ayant un tirant de 15 pieds, d'accoster facilement, on commença du dragage pendant l'été de 1913. Ce travail a été continué cette année.

Le plan original comprenait le dragage d'une superficie de 155,000 pieds carrés, et de 48,000 verges cubes; cette quantité fut ensuite réduite à 41,000 verges cubes, mesurées sur place. Jusqu'ici on a dragué environ 34,000 verges cubes.

L'année dernière, la drague du ministère, *Ottawa,* a dragué une superficie approximative de 78,000 pieds carrés, et a enlevé 15,700 verges cubes, (mesure de chaland) de sable, de glaise et de cailloux.

L'ouvrage fut commencé le 25 juillet et discontinué le 23 septembre, la drague étant requise ailleurs.

Ce travail fut repris et terminé au cours de l'été de 1915.

MALBAIE.

Malbaie, est une municipalité située sur le côté nord de la baie Malbaie, 20 milles au sud de Gaspé Bassin.

Un brise-lames, qui sera utilisé comme quai, a été commencé et partiellement construit sur une longueur de 413 pieds. Lorsqu'il sera terminé, cet ouvrage aura 502 pieds de longueur, 32 de largeur au sommet et environ 23 pieds de hauteur, avec une profondeur d'environ 14 pieds à l'eau basse.

Dépenses, $27,246.60.

MASSON.

Masson, comté de Labelle, est un village situé sur la rivière Ottawa, à 18 milles en aval d'Ottawa; sa population est de 1,000 habitants. Le chemin de fer Pacifique-Canadien traverse ce village.

Au cours de l'été, un petit incendie causa quelques dommages au débarcadère à haut niveau. Une nouvelle porte fut posée au hangar du débarcadère inférieur, et une partie du remplissage qui avait été emportée par l'eau fut remplacée. Ces réparations furent faites du 12 au 22 mars,

Dépenses jusqu'au 31 mars, $51.

MÉGANTIC.

Mégantic, dans le comté de Compton, est une ville de 4,000 habitants située à l'extrémité nord du lac Mégantic à l'endroit où il se décharge dans la rivière Chaudière. Cette ville est sur la ligne principale du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de Montréal à Saint-Jean, N.-B., à 70 milles de Sherbrooke, et c'est le terminus de la ligne Québec-Mégantic, du Québec-Central.

Il y a 4 hôtels, 2 églises, 2 bureaux de messagerie, 2 bureaux de téléphone et 2 de télégraphe, de bons magasins, des succursales de banques, etc. Il y a aussi 3 moulins, sciant 14,000,000 pieds de bois annuellement et employant 110 ouvriers. Plus de 1,000 hommes gagnent leur vie dans le district du bois des cantons de Ditchfield, Spalding, Woburn, Warston, Ditton, Hampden et Winslow, qui expédient à cet endroit. Il y a de plus une manufacture de châssis et de portes employant 8 ouvriers, un moulin à pulpe employant 12 ouvriers et une manufacture de meubles donnant de l'emploi à 60 ouvriers. Il y a environ 100 employés des chemins de fer qui demeurent ici.

A la dernière session, le Parlement a voté $5,800 pour la reconstruction en béton d'une partie du quai. Cet ouvrage fut fait à la journée.

Les travaux furent commencés le 25 mai et terminés le 12 novembre 1914; on démolit le vieux quai jusqu'au niveau de l'extrême eau basse et on construisit de chaque côté des abords un mur en béton de 6 pieds de hauteur, formant un ponceau de 20 pieds de largeur avec un plancher en béton armé. L'intérieur du quai fut rempli avec de la pierre et du gravier. Le sommet du quai et des abords fut fini avec du gravier et on construisit un garde-corps en tuyaux.

Pour ces travaux, on a employé 16,834 pieds, mesure de planche, d'épinette, 3.042 sacs de ciment, 1,935 livres de fer, 8 poutres en acier de 12 pouces et de 20 pieds de longueur, et 850 pieds de tuyaux en fer de 1½ pouce.

En 1914-15, les dépenses ont été de $5,732.55.

MILLE-VACHES.

Mille-Vaches, dans le comté de Saguenay, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, est situé à environ 41 milles de la rivière Saguenay. C'est un centre agricole et où se fait le commerce du bois. Population, environ 800 habitants. Au cours de l'exercice financier, un montant de $257.67 fut dépensé pour réparer le plancher d'une partie du vieux quai.

Les travaux furent commencés le 8 août et terminés le 12 août; ils furent faits à la journée.

Enlèvement de cailloux.

Au cours de l'année, une somme de $500.41 a été dépensée pour enlever des cailloux aux alentours du quai et qui constituaient un danger pour la navigation.

Ce travail fut commencé le 1er août et terminé le 12 du même mois; il fut fait à la journée.

MISTOOK (SAINT-CŒUR-DE-MARIE).

Mistook, aussi connu sous le nom de Saint-Cœur-de-Marie, canton Delisle, dans le comté de Chicoutimi, est situé sur la Grande-Décharge, affluent du lac Saint-Jean.

Population, 1,500.

A la dernière session du parlement, un montant de $1,800 fut voté pour des réparations au quai. On a renouvelé le plancher du quai sur une longueur de 40 pieds et une largeur de 20 pieds; quelques lambourdes furent remplacées. Le hangar à marchandises fut réparé et peinturé; deux travées ouvertes de 25 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 25 pieds de hauteur furent remplies avec une structure ordinaire en bois rond, lestée avec de la pierre; les deux côtés furent lambrissés avec des madriers de 3 pouces et un plan incliné sur le côté est du quai fut réparé.

Les travaux furent commencés le 13 août et terminés le 27 septembre, ils furent faits à la journée.

MONTMANGY.

Quai extérieur.

Montmagny, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 37 milles en bas de Québec. C'est une florissante petite ville de plus de 4,500 habitants. La compagnie Price Frères expédie de cette localité d'importants chargements de bois à destination des marchés européens.

Outre une fabrique de pulpe, on y trouve deux fonderies, des forges et des scieries.

Afin d'agrandir la surface du plancher du quai et de pouvoir offrir assez d'espace pour tous les vaisseaux qui viennent au quai, un contrat fut adjugé le 25 septembre 1913 pour la construction d'une addition de 50 par 50 par 30 pieds, pour le prix de $5,000.

Avant de poser les fondations du caisson il fallut excaver et 1,050 verges cubes de glaise furent enlevées.

La construction fut commencée le 15 juillet et le dernier paiement fut fait le 19 octobre. Ce prolongement consiste en un caisson à parements jointifs, rempli de pierres et lambrissé avec du bois franc sur ses faces nord et est. Ce prolongement se trouve au nord de l'extrémité du quai actuel, et a coûté $5,513.91, sans compter le coût du dragage.

Un montant de $199.47 fut dépensé pour construire une plate-forme dans l'angle formé par cette nouvelle addition et le corps principal du quai, et pour construire un garde-corps le long de la face ouest de l'addition et de la plate-forme. Les dépenses totales pour l'année ont été de $5,713.38.

Côté est du bassin.

Le fond près du quai étant susceptible d'être rempli pendant les inondations du printemps et de rendre impossible l'amarrage des vaisseaux près du quai, à marée basse, il fut décidé de construire un lit d'amarrage le long de la face ouest du quai, en arrière du bassin.

L'endroit a été creusé de trois pieds et une lourde structure en bois remplie de lest a été placée sur une longueur de 200 pieds par 20 pieds de largeur, produisant une surface unie là où les vaisseaux sont accostés.

Le plancher du quai consistant en madriers de 6 pouces d'épaisseur, a été réparé et on a amélioré la levée formant les abords du quai.

L'ouvrage a été exécuté dans les mois de juillet, août et septembre, au coût de $2,493.47.

Mur de protection.

On a repris l'ouvrage sur le mur de protection, sur le côté est du bassin, et on en a construit une longueur de 712 pieds, au cours du dernier exercice.

La construction consiste en un caisson rempli de pierres, d'une hauteur moyenne de 8 pieds; la largeur au sommet est de 8 pieds.

On a construit ces travaux pour empêcher la détérioration du terrain de valeur et en même temps le remplissage du bassin par la terre emportée par le courant.

Le mur de protection entier a maintenant 2,211 pieds et s'étend de la chute en arrière du bassin jusqu'au point extérieur de ce dernier.

Les travaux ont été exécutés durant les mois de juin, juillet, août et septembre, au coût de $4,499.94.

Dragage.

Avant de poser les fondations en caisson pour le prolongement du quai, on a dû creuser le bassin, et on a émis l'ordre de louer la drague *Clam Shell* et un remorqueur pour faire ces travaux.

La drague *N° 6,* de la commission du havre de Québec, aidée par le remorqueur *Foam,* appartenant à John S. Thomm, de Québec, a été employée et elle commença les travaux le 1er juillet et les compléta le 18 du même mois. On a creusé sur une étendue de 3,525 pieds carrés jusqu'à une profondeur moyenne de 8 pieds.

La quantité de déblais enlevée, consistant en argile, était de 1,050 verges cubes, mesure prise sur les chalands. La mesure prise sur place était de 1,075 verges cubes; le facteur d'expansion est 20 pour 100.

Coût total des travaux, $1,505.53.

NATASHQUAN.

Le havre de Natashquan, dans le comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du golfe Saint-Laurent, à environ 500 milles en bas de Québec. La population est d'environ 300 habitants qui s'occupent de la pêche.

Lors de la dernière session du parlement, on a voté la somme de $3,000 pour la construction d'un prolongement au quai actuel; on en dépensa $2,272.25 pour acheter les matériaux.

NEW-RICHMOND.

New-Richmond, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 60 milles à l'est de Matapédia, entre les deux rivières Cascapédia.

New-Richmond est un établissement important ayant deux scieries. L'agriculture y est aussi très prospère.

Un quai de 1,050 pieds de longueur sur 24 et 30 pieds de largeur et 13 pieds de hauteur a été commencé en 1910 et complété en 1912.

Les grandes marées atteignent 9 pieds; les mortes mers, 5 pieds.

Pendant l'exercice financier 1914-15, les travaux exécutés consistèrent en des réparations générales aux abords du quai. On a creusé des fossés sur les deux côtés des abords afin de permettre l'écoulement de l'eau descendant de la colline conduisant aux abords, après les grosses pluies et lors de la fonte des neiges.

Dépenses, $157.20.

NICOLET.

Nicolet, comté de Nicolet, est un village florissant situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, au pied du lac Saint-Pierre. Nicolet est desservi régulièrement par le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, et un embranchement de l'Intercolonial. La ville compte environ 4,000 habitants et le comté, 28,000 habitants. Un bateau fait la traversée du fleuve une fois par jour, entre Nicolet et Trois-Rivières, parcours d'environ 10 milles. Le bateau qui fait le transport des voyageurs et des marchandises entre Montréal et Saint-Jean-des-Chaillons, s'y arrête deux fois par semaine et plusieurs goélettes et barges viennent y prendre des cargaisons de gravier et de pierres.

Le quai de Nicolet consiste en un ouvrage en caisson de 30 pieds de largeur par 83 pieds de longueur, avec un brise-glace ayant une pente de 1½ dans 1, sur l'extrémité supérieure. Ce caisson repose sur deux rangées de pilotis et en partie sur la terre.

Le 9 mai 1914, on a donné l'autorisation de dépenser le montant de $160 pour améliorer le quai; l'ouvrage a été fait à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 19 mai 1914, et complété le 26 du même mois, et consista à construire un talus en pierres perdues pour protéger le remblayage et à lambrisser le plan incliné avec des madriers de pin de 2 pouces.

On a employé pour ces travaux 4½ toises de pierre et 700 pieds m. p. de pin.

Pendant l'exercice 1914-15, on a dépensé $158.40.

JETÉE DE NICOLET.

Lors de la session du parlement, on vota la somme de $4,100 pour continuer la construction de la nouvelle jetée sur la rive est de la rivière Nicolet, à son embouchure. On donna ordre de dépenser cet argent à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 27 mai et complété le 25 juillet 1914; il consista à construire en pierres, à l'extrémité nord de la jetée, un prlongement de 475 pieds de longueur, 8 pieds de largeur au sommet, avec un fruit sur chaque côté de 1 dans 1. A l'extrémité sud un prolongement semblable, de 50 pieds de longueur, a été construit. Le sommet des travaux se trouve à 2 pieds au-dessus du niveau de l'extrême eau basse.

On a employé environ 266 toises de cailloux de champs dans ces travaux.

Dépenses pendant l'exercice 1914-15, $4,090.62.

NICOLET (*Quai d'en Haut*).

Lors de la dernière session du parlement, on a voté $12,000 pour la construction d'un quai.

Le 7 mars 1914 par un Arrêté du Conseil on accepta la soumission de M. Misaël Bernatchez, de Montmagny, P.Q., basée sur des taux par unité formant un total d'environ $8,911.70.

L'ouvrage consista à construire une substructure en pilotis, de 30 pieds de largeur par 130 pieds de longueur, jusqu'au niveau de l'extrême eau basse et une superstructure en caisson, avec parements clos, de 10 pieds de hauteur. On a rempli en pierres et en terre l'espace entre le caisson et la rive, nivelé les abords et le passage et construit un entrepôt mobile de 36 x 12 pieds avec charpente en acier et les côtés et le toit en tôle ondulée.

Les travaux ont été complétés à la satisfaction du ministère, vers le commencement de décembre. Dépenses, y compris l'inspection et le prix du terrain: $9,784.90.

Le 24 février on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $2,500 pour la construction d'un mur de soutènement afin de protéger le chemin. On en dépensa $1,670 pour acheter les matériaux nécessaires

NORWAY-BAY.

Norway-Bay, comté de Pontiac, est un petit village très visité par les touristes en été: il est situé sur le côté nord du lac des Chats, rivière Ottawa, vis-à-vis de Sand-Point, Qué.

En mai, on a réparé temporairement le quai qui avait été beaucoup endommagé par la glace du printemps, au coût de $14.75. On a fait de légères réparations au débarcadère pour les chaloupes, au coût de $4.

En octobre, on passa un contrat avec le capitaine MacFarlane, de Norway-Bay, pour enlever environ 50 verges cubes de pierres qui obstruaient la navigation, et les empiler sur le rivage, pour la somme de $30. Ceci a été fait et les pierres sont maintenant prêtes à être employées dans le brise-glace dans le caisson projeté, qui sera construit l'année prochaine.

En mars on a brisé la glace autour du quai, et on a fait de légères réparations.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $60.75.

NOTRE-DAME DE LA SALETTE.

La Salette, un village du comté de Labelle, est situé sur la rive est de la rivière du Lièvre.

On a fait en juillet, de légères réparations au débarcadère flottant et on a acheté une chaîne d'amarrage pour $24.65. On a construit un quai en caisson à parements ouverts, du 3 au 25 mars, consistant en un débarcadère de 36 x 40 pieds, avec quatre niveaux de débarquement et des abords convenables. Le quai s'étend sur 95 pieds de longueur et se trouve dans 7 pieds d'eau, à son extrémité on a construit sur le rivage un hangar de 12 x 12 pieds sur 8 pieds de hauteur, afin d'y emmagasiner les marchandises qui arrivent à n'importe quel temps de la marée, au cours de la saison.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $1,456.61.

NOTRE-DAME DES SEPT DOULEURS.

Ile Verte, ou Notre-Dame des Sept Douleurs, dans le comté de Témiscouata, est une île sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis la paroisse de l'Ile-Verte. Sa population est d'environ 600 habitants qui s'occupent de l'agriculture et de la pêche. Les principaux produits qui sont importés sont les pommes de terre et le poisson.

Afin de créer des facilités pour les gens de l'île et raccourcir la distance pour atteindre le quai, on a jugé qu'il était mieux de construire deux petits quais, un à chaque extrémité, que de construire un seul quai au milieu de l'île. On a commencé la construction de ces quais et la section du rivage a été bâtie; la partie construite à l'extrémité inférieure a 61 pieds de longueur par 20 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 dans 12, et une hauteur de 14 pieds; celle à l'extrémité supérieure a 72 pieds de longueur au sommet, 30 pieds au fond, et 20 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 dans 12, et une hauteur de 17 pieds. Ces sections sont parachevées à l'exception du plancher qu'on n'a pas encore posé. La construction consiste en un ouvrage en caisson à parements ouverts, rempli de lest.

Les travaux ont été exécutés durant les mois de juillet et août, au coût total de $1,994.07.

NOTRE-DAME-DU-LAC.

Le village de Notre-Dame, dans le comté de Témiscouata, est situé sur le côté ouest du lac Témiscouata, sur le chemin de fer Témiscouata, environ à mi-chemin entre la Rivière-du-Loup et Edmunston, C'est le centre d'un grand commerce de bois; deux navires à vapeur et beaucoup d'autres vaisseaux circulent sur le lac durant toute la saison de la navigation. Le lac Témiscouata est long de 30 milles, et sa largeur varie de 1½ à 3 milles. La paroisse de Notre-Dame-du-Lac s'étend sur les deux côtés du lac, et beaucoup de gens pour se procurer des provisions, sont obligés de traverser

le lac; ce débarcadère est par conséquent nécessaire pour y accoster leurs bateaux. La population se compose de fermiers et d'industriels de bois.

Au cours de la première partie de l'exercice financier, on a dépensé $972.83 pour réparer le quai qui se trouve au côté est du lac, vis-à-vis Notre-Dame-du-Lac.

On a renouvelé entièrement le plancher, les soliveaux et les pièces de couronnement, et on a réparé le lambrissage en épinette.

Le massif extérieur du quai qui avait tassé de 1½ pied, a été exhaussé jusqu'au niveau des travaux. On a renouvelé sur l'extrémité du rivage les pièces de parement qui étaient détériorées. On a aussi réparé les abords, le long du lac.

L'ouvrage a été exécuté durant les mois d'août et de septembre.

Côté ouest.

En 1901, on a construit un quai-débarcadère, sur la rive ouest du lac Témiscouata, vis-à-vis l'église de Notre-Dame-du-Lac, pour accommoder les gens établis sur la rive est du lac. Subséquemment, une scierie a été construite à une courte distance de là et on brûlait les déchets tout près du quai, avec le résultat que le feu se communiqua à la structure détruisant presque tout le quai.

Comme on ne pouvait réparer le quai dans cette condition, on décida de construire un nouveau quai dans un endroit plus éloigné de la scierie. On acheta le terrain de la fabrique de Notre-Dame, pour $50. A cause du délai dans l'achat, on n'a pu commencer les travaux qu'en octobre, et ils ont été terminés le 30 novembre.

L'ouvrage consiste en une tête de quai, de 50 x 30 pieds, reliée au rivage au moyen d'une structure ayant un haut et un bas niveau, de 85 pieds de longueur par 30 pieds de largeur; on pourra ainsi se servir du quai à n'importe quel temps de la saison. Il y a 11 pieds d'eau à l'eau basse. La colline qui était très escarpée, a été coupée et nivelée afin d'obtenir une pente de 1 dans 5, le mieux qu'on pouvait faire vu la proximité du chemin de fer Témiscouata.

L'ouvrage est en caisson de bois rond à parements ouverts, rempli de pierres et lambrissé avec des madriers d'épinette de 4 pouces.

Depuis qu'on a commencé les travaux, la scierie a été détruite par un incendie et ne sera probablement pas reconstruite. Dans tous les cas, la municipalité de Notre-Dame-du-Lac ne permettra pas qu'on reconstruise la scierie sans qu'on installe un appareil pour brûler les déchets, vu qu'il constituerait un danger pour le village.

Dépenses totales, $4,299.48.

NOTRE-DAME DU LAUS.

Notre-Dame du Laus, un village dans le comté de Labelle, est situé à 50 milles en haut de Buckingham, est le terminus de la navigation sur la rivière Le Lièvre.

Parce que le bateau n'a commencé ses voyages réguliers que tard dans l'été, le quai flottant à Notre-Dame du Laus, qui avait été laissé en haut et à sec sur le rivage, a dû être glissé sur des pièces de bois jusqu'à l'eau. Ce quai flottant, construit en 1908, a dû être reconstruit, du 25 juin jusqu'au 2 juillet.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $155.57.

PAPINEAUVILLE.

Papineauville, un village dans le comté de Labelle, est situé sur la rivière Ottawa, à 38 milles en bas d'Ottawa. Sa population est de 1,200 habitants.

La drague *N° 106,* du ministère, a été employée à Papineauville, du 2 au 17 novembre, afin de creuser un bassin pour l'échelle de la scierie de la *Papineauville Lumber Co.,* et pour améliorer les abords du quai de la compagnie et du quai public, sur le côté est.

On a dragué sur une étendue de 12,000 pieds carrés et jusqu'à une profondeur de 62 pieds; élévation, 122.

On a enlevé 2,184 verges cubes d'argile, mesure prise sur les chalands. La mesure prise sur place est 2,088 verges; le facteur d'expansion est donc de 4·6 p.c.

PASPÉBIAC.

Paspébiac, comté de Bonaventure, est un port de mer situé sur la rive nord de la Baie-des-Chaleurs, à 85 milles de Campbellton. C'est une gare du chemin de fer *Quebec-Oriental.* C'est un poste de pêche important, où, depuis plus d'un siècle, la puissante maison de Robin, Jones et Whitman, de l'Ile Jersey, a établi ses quartiers généraux. Le village contient deux églises, un bureau de télégraphe, un hôtel, plusieurs magasins et deux grands établissements de pêche. La population est d'environ 1,000 habitants pour la majeure partie engagés dans l'industrie de la pêche.

Le quai a 450 pieds de longueur par 30 pieds de largeur et 27·5 pieds de hauteur; il a été construit en 1904-05.

Les grandes marées montent de 7½ pieds.

L'ouvrage exécuté pendant l'exercice 1914-15 consistat à renouveler une partie du plancher en madriers du quai.

Dépenses, $151.99.

Quai des Robin.

Ce quai a 550 pieds de longueur par 24 et 42 pieds de largeur et 27 pieds de hauteur. Il a été construit par la Compagnie Robin qui consentit à le transférer au gouvernement à condition que ce dernier le réparât et construisit un prolongement.

Les grandes marées montent de 7½ pieds.

L'ouvrage exécuté pendant l'exercice financier 1914-15, consistat à renouveler quelques madriers; la somme de $15.75 a été payée pour le transport et l'installation de la sonnette pour enfoncer les pilotis.

Dépenses, $114.29.

PERCÉ.

Percé, comté de Gaspé, est situé sur le golfe Saint-Laurent, à 36 milles du Bassin de Gaspé,

On a renouvelé le lambrissage et les défenses sur l'extrémité du large du quai, sur une longueur d'environ 150 pieds, et on a acheté les matériaux pour réparer une partie de la substructure.

Dépenses, $1,025.

PERIBONKA.

Peribonka est situé sur la rivière du même nom, dans le comté de Chicoutimi; et sur la rive nord du lac Saint-Jean, dont elle est un des tributaires. Il est entouré par d'importantes paroisses et a des communications avec Roberval, par eau.

Lors de la dernière session du parlement, on a voté la somme de $1,000 pour construire une digue et un ponton à la Pointe Vauvert, sur la rivière Péribonka. Pendant l'exercice financier on a dépensé $993.50 pour construire une digue en fascines, de 200 pieds de longueur par 10 pieds de hauteur, et un ponton de 40 pieds de longueur par 15 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur.

L'ouvrage a été commencé le 5 août et terminé le 25 septembre; il a été fait à la journée.

PETIT-SAGUENAY.

Petit-Saguenay, comté de Saguenay, est situé sur la rive sud de la rivière Saguenay, à environ 50 milles en bas de Chicoutimi. Il y a à peu près 800 habitants.

Pendant l'exercice financier, on a dépensé la somme de $822.73 pour construire un hangar à marchandises, de 18 x 20 pieds, avec l'extérieur couvert en lambris à déclin, l'intérieuur fini avec des planches d'un pouce d'épaisseur, le toit en bardeaux et le tout peinturé de deux couches. On a enlevé des gros cailloux qui se trouvaient à l'embou-

chure de la rivière afin de faciliter l'entrée des goélettes se rendant au quai, à la mer haute.

POINTE-PICHÉ.

La Pointe-Piché, comté de Pontiac, est située sur la rive est du lac Timiskaming, vis-à-vis de Haileybury. C'est le point d'attache du canton Guigues, et le centre d'un district prospère en agriculture. Sa population est de 4,000 habitants.

On a amélioré le quai, du 10 août au 8 septembre; les travaux consistèrent à poser le long du côté nord des abords en bois une rampe de 165 pieds, en tube de fer forgé, de deux épaisseurs. On a réparé le brise-glace et posé des liens sur les pilotis. On a posé d'autres liens sur quelques pilotis des abords, réparé le mur en pierres perdues des abords en roches, et construit autour des pilotis le long de la face et de l'extrémité sud du prolongement de la tête du quai, six caissons en bois rond remplis de roches, de 12 x 12 pieds. Le barrage pour la glace a été posé à la fin de la saison de navigation et, en mars, on a brisé la glace autour du quai et du barrage.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $1,501.23.

PIERREVILLE.

Pierreville, village prospère du comté de Yamaska, est situé sur la rive est de la rivière Saint-François, à 9 milles de son embouchure et à 28½ milles au nord-est de Sorel. De la gare de Pierreville sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, on communique avec Montréal, Saint-Hyacinthe, Trois-Rivières et Victoriaville. Ce village possède une église (catholique romaine), deux églises (protestantes), deux banques, des bureaux d'assurance, le télégraphe, deux systèmes de téléphone, environ quinze magasins, des scieries, des moulins à farine et à carder et une manufacture de châssis et de portes. De grandes quantités de gants, mitaines, souliers, paniers et raquettes, sont manufacturés par les Abénaquis du lieu. On y trouve aussi des chantiers de construction navale. 1,500 habitants environ.

En 1904 et 1905, le ministère des Travaux publics a construit en ce lieu un quai directement au-dessous du pont du chemin de fer Québec, Montréal et Méridional. Cet ouvrage comprend:—

1. Un ouvrage sur pilotis de 150 pieds de longueur, de 48 pieds de largeur et de 15 pieds de hauteur; il atteint une profondeur d'eau de 5 pieds avec brise-glace à talus de 1½ dans 1 à son extrémité d'amont et une cale double le long de la face.

2. Des abords en terre de 400 pieds de longueur et de 30 à 50 pieds de largeur à talus en pierres perdues de chaque côté.

3. Un entrepôt érigé sur des colonnes en pierres près de l'abord.

A la dernière session du parlement, la somme de $650 a été votée pour des réparations au quai et, le 4 mai 1914, on a reçu l'autorisation de dépenser ce montant, à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 23 mai et a duré jusqu'au 28 juillet 1914, il consistat à renouveler ⅓ du plancher, à remplir une partie des abords détériorés par la mer et à reconstruire en béton une partie de la pente sud-est du chemin des abords.

Dans l'exécution des travaux ci-dessus, environ 5,279 pieds m.p. d'épinette, 132 sacs de ciment de Portland et 200 verges cubes de terre ont été employés.

Dépense pour l'exercice 1914-15, $656.11.

PIERREVILLE-MILLS.

Dragage.

Pierreville-Mills ou Notre-Dame de Pierreville est un village d'environ 400 habitants, situé sur la rivière Saint-François, à environ 3 milles de son embouchure dans le lac Saint-Pierre. La population du comté est d'environ 17,000 âmes. Les habitants du village sont presque tous des navigateurs et des constructeurs de bateaux; ils possè-

dent 35 bateaux ayant une longueur moyenne de 110 pieds. Ces bateaux sont tirés à terre tous les hivers pour être réparés pour la saison suivante.

Le but du dragage en cet endroit était d'améliorer les moyens de tirer les bateaux à terre afin d'empêcher qu'on ne soit obligé de les envoyer à Sorel ou Yamaska pour réparations. Le dragage fut fait par la drague du ministère, *N° 106,* aidée du remorqueur *Delisle.* L'ouvrage fut commencé le 5 septembre et terminé en octobre 1914. On a enlevé et jeté à côté de la tranchée 4,686 verges cubes de déblais qui ont alors été enlevés en partie pour les empêcher de remplir la tranchée.

Ce bassin restera probablement en bon état pour plusieurs années, sans être dragué à nouveau vu qu'il ne se fera que très peu de remplissage.

L'enlèvement de ces déblais qu'on a jetés par-dessus bord a été fait au moyen de grattoirs, de tombereaux, de brouettes, etc., au coût de $580.08.

Longueur de la tranchée, 550 pieds; largeur au sommet, 36 pieds; profondeur moyenne, 5½ pieds.

Déblais enlevés, de l'argile et du sable.

POINTE-À-BROUSSEAU.

Pointe-à-Brousseau se trouve à l'extrémité ouest de la paroisse de Chlorydorme, à 190 milles en bas de Métis, sur le fleuve Saint-Laurent. Cette pointe protège en partie un excellent havre de refuge pour les vaisseaux, sauf à l'époque des grandes marées. Les travaux actuellement en cours d'exécution consistent à achever l'ouvrage de protection de ce havre en construisant, depuis le cap de Pointe-à-Brousseau, un brise-lames sur les battures jusqu'à l'entrée du havre, en eau profonde.

Les travaux de protection, commencés en 1910, ont été prolongés de 425 pieds en 1911, et on a construit un caisson de 75 par 22 pieds, à une hauteur de 2 pieds au-dessus de l'eau basse; ce caisson a été submergé et mis en place. Au cours de l'été de 1914, une grosse tempête démolit l'extrémité du large de la jetée de protection et jeta une partie du caisson sur le rivage. Pendant les derniers jours de la saison, on a nettoyé les débris et on a reconstruit le chemin sur une longueur de 25 pieds, et le caisson à la hauteur nécessaire pour le mettre en place, ce qu'on a pas pu faire cependant à cause des grands vents et du commencement de l'hiver.

Dépenses, $1,985.61.

POINTE-À-CÔTÉ.

Bic.

Bic, sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Rimouski, est un village important et une station estivale très fréquentée. Son port offre le meilleur abri naturel pour les vaisseaux d'un faible tirant d'eau.

Les grandes marées montent de 14 pieds; les petites marées de 6·5 pieds.

Il y a deux quais à Bic: un que l'on appelle le vieux quai et qui est situé sur la rive sud du havre, et le quai de la Pointe-à-Côté, situé à cet endroit.

L'ouvrage fait pendant l'exercice dernier consistat à enlever le banc de sable obstruant le chenal à l'embouchure de la rivière de la Pointe.

Dépenses, $21.25.

POINTE-À-ÉLIE.

Pendant la dernière partie de l'exercice 1914-15, on a réparé la tête du quai qui avait été endommagée par le steamer portant la malle, et environ 44 pieds des abords, détériorés par une grosse tempête d'automne. On a dû enlever et renouveler deux rangs de pièces de parement; du lambrissage en bois dur de 11 pieds x 5½ pouces a été assujetti au moyen de deux défenses et on a posé les liens nécessaires, à l'intérieur, sur une longueur de 43 pieds.

Sur une longueur de 44 pieds, les abords ont été remplis de roches et lambrissés en bois rond.

Dépenses totales, $232.22.

POINTE-AUX-ESQUIMAUX.

Pointe-aux-Esquimaux, dans le comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du golfe Saint-Laurent, à une distance de 425 milles en bas de Québec. Population, 800 habitants.

Lors de la dernière session du parlement, on a voté la somme de $1,800 pour réparer le quai, et au cours de l'exercice financier, on a exhaussé d'environ 3 pieds la tête du quai, qui a 30 pieds de largeur sur 100 pieds de longueur. On a dû enlever les soliveaux et reposer le plancher.

L'ouvrage a été commencé le 8 août et complété le 13 octobre; il a été fait à la journée.

Montant dépensé, $1,312.60.

POINTE-AUX-TREMBLES.

Pendant le dernier exercice financier, on a dépensé $1,448 pour faire des réparations générales au quai de la Pointe-aux-Trembles, dans le comté de Portneuf.

Les travaux ayant subi d'autres dommages, pendant l'hiver et le printemps de 1914, on a cru sage de suspendre les opérations après le 31 octobre dernier.

Sur une étendue de 9,700 pieds carrés, on a posé et cloué sur le vieux plancher des nouveaux madriers d'épinette de 3 pouces.

On a réparé les abords sur une longueur de 800 pieds, à partir du chemin public jusqu'au quai; on les a couverts sur une largeur de 14 pieds avec une épaisseur de 12 à 18 pouces de gros gravier et de sable. On a nettoyé les fossés, sur les côtés, et les tuyaux de drainage et on a réparé et reconstruit sur une longueur de 150 pieds les murs de soutènement en pierres sèches, sur les parties irrégulières des abords.

On a construit une clôture en fil de fer, de 54 pouces de hauteur et de 471 pieds de longueur entre la ferme voisine et les abords; les poteaux sont en cèdre de 6 pouces et ont 8 pieds de longueur, enfoncés à tous les dix pieds, bien tendus et munis de forts liens. Il y a 2 barrières en fer, de 12 pieds de longueur, selon les conditions de l'achat de terrain, pour voie de passage.

On a réparé le sommet de la bâtisse servant de hangar à marchandises, de salle d'attente et de phare. Les pièces de couronnement et la rampe en fer du quai ont été aussi réparés. On a examiné le plan incliné et la grande roue du treuil a été renouvelée.

POLTIMORE.

Poltimore, comté de Labelle, est un village situé le long de la rivière du Lièvre, à 18 milles en haut du Buckingham, vis-à-vis de La Salette.

De légères réparations et un ponton ancré à une nouvelle place sur la rivière Le Lièvre coûtent $20. L'entretien a coûté $3 de plus, avant que le remorqueur *Eileen,* du ministère des Travaux publics, ait commencé à travailler, le printemps dernier.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $23.

PORT-AUX-SAUMONS.

Dragage.

Port-aux-Saumons est situé dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 91 milles en bas de Québec. Population, environ 3,000.

Afin d'avoir un bassin pour les barges à vapeur qui transportent le bois de pulpe, on a commencé le dragage, l'automne dernier, sur une étendue de 100 x 600 pieds et jusqu'à une profondeur de 15 pieds plus bas que le niveau de la mer basse.

Pour compléter ces travaux, il faudra enlever environ 52,000 verges cubes d'argile, de sable et de cailloux, sur une étendue d'environ 60,000 pieds carrés.

La drague *Ottawa*, du ministère, arriva au Port-aux-Saumons le 24 septembre et partit pour Québec le 10 octobre, après avoir creusé sur une étendue d'environ 16,000 pieds carrés; elle a enlevé 8,260 verges cubes de cailloux, de sable et d'argile, mesure prise sur les chalands; facteur d'expansion, 37 pour 100.

L'ouvrage consistat surtout à creuser un bassin sûr pour la drague.

L'ouvrage devra être repris et terminé au cours de l'été de 1915.

PORTNEUF.

Portneuf, dans le comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 52 milles en bas de l'embouchure de la rivière Saguenay. On y fait le commerce du bois et la population est de 800 âmes.

Lors de la dernière session du Parlement on vota la somme de $1,200 pour réparer le quai, et pendant l'exercice financier, on a dépensé $671.11 pour enfoncer des pilotis en avant du quai, sur une distance de 80 pieds. Ces pilotis sont placés l'un contre l'autre et enfoncés aussi profondément que possible.

L'ouvrage a été commencé le 3 août et terminé le 31 octobre; il a été fait à la journée.

POUPORE.

Poupore, comté de Labelle, est situé à 12 milles en haut de Buckingham, sur la rivière du Lièvre. Le ministère a complété en cet endroit une écluse et un barrage, etc., etc., en 1892, pour améliorer la navigation jusqu'à High-Falls.

Les travaux pour remplacer le vieux mur de soutènement en caisson, en bas du barrage, ont été commencés le 23 juin. Tel que complété, le mur a 309 pieds de longueur, est construit à une élévation de 17.5 pieds, avec 4 pieds dépassant la crête du barrage, et dans 11·5 pieds au-dessus du niveau de l'extrême eau basse du bassin supérieur. Il y a 732 verges de béton dans le mur.

Une aile-barrage en caisson a été construite en travers du bassin, immédiatement en haut des écluses, pour arrêter le courant à l'entrée supérieure des écluses, au cours des hautes eaux du printemps. Le barrage a 295 pieds de longueur, à une élévation de 8 pieds, de 8 pieds de largeur au fond et de 4 au sommet.

L'ouvrage sur le quai de direction, qui avait été commencé l'hiver dernier, lorsqu'on en avait construit 120 pieds linéaires et qu'on avait livré 75 pour 100 du bois et 70 pour 100 du fer requis ainsi qu'une grande quantité de pierres de lest, a été repris le 10 décembre et terminé le 27 mars. Tel que complété, le quai de direction a 300 pieds de longueur, de 16 pieds de largeur jusqu'à une élévation de 5 pieds, et de 8 pieds de largeur jusqu'à une élévation de 17 pieds, et de 2 pieds ensuite; le tout est lambrisé avec des madriers de 3 pouces. On a charroyé sur les chemins, cet hiver, 200 verges de gravier, et 250 verges de pierres ont été concassées pour d'autres améliorations.

Dépense totales des deux exercices 1913-14 et 1914-15, $20,223.99.

Dépenses de l'exercice financier 1914-15, $15,214.89.

QUÉBEC.

Dragage.

On a dragué le long du quai du *Transcontinental National* qui est loué à la *Allan Steamship Co.*, dans le but de permettre aux steamers tirant plus que 30 pieds, d'accoster à n'importe quel temps de la marée. On n'a pas réussi cependant, vu qu'on atteignit le roc solide à 27 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, au coin inférieure du quai.

Pour accomplir les travaux projetés, il faudrait briser le roc au moyen d'explosifs; il ne serait pas sage de tenter ceci à cause de la proximité du quai qui subirait des dommages sérieux.

On a enlevé 3,234 verges cubes de vase, de sable et de cailloux, mesure prise sur les chalands, sur une étendue d'environ 13,600 pieds carrés.

L'ouvrage a été exécuté par les dragues *International* et *Ottawa,* du ministère, pendant deux périodes, comme suit: La drague *International* a été employée du 1er au 5 juin 1914 et l'*Ottawa,* du 29 juin au 28 juillet 1914.

QUYON.

Quyon, comté de Pontiac, est un village situé sur l'embranchement Waltham du chemin de fer Pacifique-Canadien, et sur le côté nord de la rivière Ottawa près de la tête du lac Deschênes; sa population est de 800 habitants.

On a passé un contrat, le 14 avril 1914, avec MM. T. et J. Moran pour la construction d'un quai en caisson, pour la somme d'environ $7,000. On a commencé à le construire le 5 mai et on l'acheva le 22 octobre.

La structure est un ouvrage en caissons d'une longueur de 362 pieds, immergeant 9 pieds dans l'eau au bout de la tête du quai, et s'élevant à une hauteur de 9 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. La tête du quai a 64 x 106 pieds, et les abords ont 16 pieds de largeur par 256 pieds de longueur. On a construit en arrière des débarcadères pour les yachts, et le quai est fini avec des garde-corps en bois le long des abords, et un hangar de 16 x 24 pieds.

Dépense jusqu'au 31 mars $8,358.71.

Dragage.

La drague *N° 108,* du ministère, a été employée à Quyon, du 18 juin au 22 août, et a dragué le bassin le long de la face et des deux côtés du nouveau quai afin de faciliter l'accostage des bateaux. Le dragage a été fait à partir du contour de 250 pieds, ayant une élévation de 180 pieds jusqu'à la face du quai, et sur les deux côtés du quai sur une largeur d'environ 50 pieds, le tout jusqu'à une profondeur de 9 pieds.

On a enlevé 10,636 verges de sable et d'argile, mesure prise sur les chalands, ainsi que 427 verges de vieux pilotis. La mesure prise sur place de la même étendue, avant et après le dragage, est 6,494, ce qui donne 64 p.c. comme facteur d'expansion.

RIVIÈRE RESTIGOUCHE.

Quai Champoux.

Le quai Champoux se trouve dans le comté de Bonaventure, sur la rivière Restigouche et vis-à-vis de Campbellton.

Du dragage est requis en cet endroit depuis quelques années afin de permettre le chargement du bois expédié des scieries de Baie-Chaleurs.

Entre le 27 juillet et le 29 août 1914, la drague *St. Lawrence* ou *N° 2,* du ministère, a été employée dans le bassin le long de la face extérieure du quai, creusant sur une superficie d'environ 450 pieds de longueur par 100 pieds de largeur, jusqu'à 20 à 23 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires, et le long de la face intérieure, sur une étendue d'environ 200 pieds de longueur par 50 pieds de largeur, jusqu'à une profondeur de 17½ à 20 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Les déblais enlevés s'élèvent à 17,200 verges cubes de vase, de sable, de gravier, etc., mesure prise sur les barges.

RIGAUD.

Rigaud, une seigneurie, comté de Vaudreuil, est un village avec bureau de poste situé sur la rivière à la Graisse, à 2 milles au sud du quai de Rigaud; c'est un port

d'escale de la rivière Ottawa. C'est une station du chemin de fer Pacifique-Canadien (ligne courte entre Montréal et Ottawa), à 16 milles au nord-ouest de Vaudreuil, et à 41 milles à l'ouest de Montréal. Ce village est à 8 milles à l'est de Saint-Eugène, Ont., sur la même ligne, et 75 milles à l'est d'Ottawa. C'est le siège du collège Bourget et du couvent de Sainte-Anne. Le sanctuaire de Notre-Dame de Lourdes dans la montagne de Rigaud, est un lieu de pélerinage très fréquenté en été. Il y a une église catholique, six magasins, une fonderie, une succursale de banque, des moulins à scie, à farine, à carder et à fouler, ainsi que des bureaux de messageries et de télégraphe. Population: 800 habitants pour le village et 1,050 pour la paroisse.

Le quai de Rigaud, qui est construit sur pilotis, de 75 pieds et 4 pouces de longueur sur 24 pieds de largeur, a été parachevé en février 1910, avec l'aide d'une indemnité de $1,500 accordée par le chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette indemnité a été obtenue parce que la construction d'un nouveau pont empêcherait les bateaux de se rendre au vieux quai en haut du pont causant par là la suspension de la navigation, à moins qu'un nouveau quai eût été construit en bas de l'emplacement du pont.

Au cours du présent exercice on a fait les améliorations suivantes:—

(*a*) La construction d'un brise-glace en caisson rempli de pierre, de 25 x 18 pieds à la base, et de 12 x 12 pieds au sommet, et de 20½ pieds de hauteur.

(*b*) L'enlèvement du vieux hangar à marchandises que l'on transporta sur une nouvelle fondation à 12 pieds plus à l'ouest.

(*c*) La construction d'une cour pour les bestiaux, de 30 x 30 pieds.

(*d*) La construction, le nivellement et le macadamisage de nouveaux abords, sur la propriété du gouvernement.

(*e*) L'exhaussement du niveau du quai et du terrain environnant avec de la pierre et du gravier, à 1 pied environ plus haut que son ancien niveau.

(*f*) La construction d'un nouveau hangar à marchandises de 35 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, le long de la limite nord de la propriété du gouvernement.

Ces travaux ont été faits à la journée et ont coûté $2,448.37.

RIMOUSKI.

La ville de Rimouski, dans le comté du même nom, est située sur le côté sud du fleuve Saint-Laurent, à 180 milles en bas de Québec. Population, 4,000 habitants.

Rimouski est une station importante du chemin de fer Intercolonial, et facilite beaucoup l'importation de marchandises et spécialement l'exportation de la pulpe, du bois de pulpe et du varech.

Pour se former une idée de l'importance du commerce de bois dans le district, je donne ici les noms des industries qui y sont établies: ce sont Price Frères et Cie, Roy Frères, la *Matapedia Lumber Co.*, la *Price-Porritt Pulp and Paper Co.*, J. A. Théberge, Gagnier Frères, Turgeon et Vaillancourt, la Compagnie Industrielle de Rimouski, Banville et Cie, etc. Toutes ces compagnies et d'autres du district environnant se serviront du quai pour l'expédition de leurs produits aussitôt que les travaux projetés seront terminés.

Le quai, qui a 2,240 pieds de longueur et 42 à 52 pieds de largeur, constitue, avec la protection de l'île Saint-Barnabé, un des meilleurs havres du golfe.

Les grandes marées atteignent 14 pieds; les mortes mers, 8½ pieds.

Le 21 mars 1914, un contrat fut adjugé à MM. Raymond et Talbot, pour la construction d'une ligne de caissons et d'un bassin de marée.

Au cours de l'année 1914-15, deux caissons, dont l'un a 100 pieds de longueur et l'autre 200 pieds par 31 pieds de hauteur, furent mis en place dans 25 pieds d'eau.

Pour préparer le lit de ces caissons il fallut draguer 100,944 verges cubes, mesure de chaland.

Dépenses, $50,000.

Réparations.

Au cours des huit derniers mois, on a renouvelé sur le quai les fondations de la ligne de l'Intercolonial sur une longueur d'environ 400 pieds; on a aussi remplacé une partie des lambourdes et des madriers du plancher et on a ajouté de la pierre de remplissage. La tête du quai, qui avait été réparée il y a deux ans, a aussi été remplie de pierres.

On a construit deux petits quais, sur lesquels on a placé le hangar, le magasin et les ateliers du gouvernement, afin d'économiser ainsi le loyer du terrain pour ces bâtisses.

Dépenses, $3,491.53.

RIVIÈRE-AUX-RENARDS.

Rivière-aux-Renards est un des plus anciens villages du comté de Gaspé. C'est le premier poste important de pêche et de commerce que l'on rencontre après avoir laissé le bassin de Gaspé. Il est situé sur la rive sud du Saint-Laurent. La population de ce village est d'environ 1,700 âmes.

Au cours des derniers six mois, la partie extérieure du brise-lames a été reconstruite sur une longueur de 100 pieds, une hauteur moyenne de 20 pieds et une largeur de 32 pieds, donnant un total de 3,370 verges cubes d'encaissement. La vieille partie, située à l'intérieur de la partie reconstruite, a été exhaussée d'une hauteur moyenne de 4 pieds, sur une longueur de 42 pieds, donnant environ 150 verges cubes d'encaissement, ce qui, ajouté à la quantité déjà mentionnée, donne un total d'environ 3,500 verges cubes. Ces travaux d'encaissement ont coûté $2.60 par verge cube et les dépenses totales ont été de $7,105.91.

RIVIÈRE-BLANCHE.

Le village de la Rivière-Blanche ou Saint-Ulric, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 21 milles à l'est de Métis et à 9 milles à l'ouest de Matane.

C'est un riche pays agricole, et on trouve dans le village une scierie et un moulin à raboter.

Le quai et ses abords ont 446 pieds de longueur sur 20 de largeur, construits sur des piles de 20 sur 20 pieds avec un espace de 25 pieds et une tête en T, de 300 pieds de longueur sur 25 de largeur.

En 1914-15, on a terminé les travaux commencés l'année dernière. Les quatre dernières travées du quai, qui étaient de 25 pieds par 20 pieds ,ont été remplies au moyen d'une construction en bois rond, bien lestées et lambrissées.

Dépenses, $6,800.02.

RIVIÈRE DES VASES.

La rivière des Vases, comté de Témiscouata, se jette dans le Saint-Laurent, à environ 6 milles à l'ouest de l'église de l'Isle-Verte, après avoir traversé la paroisse de l'Isle-Verte qui compte 2,500 habitants. L'industrie principale du lieu est l'exploitation des herbes marines.

Au cours de l'année, le quai a été allongé de 60 pieds, en encaissement léger, en bois rond, à parements ouverts, lesté avec de la pierre. Le sommet a été rempli de terre.

Pour pouvoir construire cet encaissement, il a fallu creuser la berge de la rivière et, à cette fin, on a enlevé environ 200 verges cubes de glaise. Le haut de la berge a aussi été nivelé et la terre qui en a été enlevée, a été employée pour le remplissage du sommet de l'encaissement. La surface de l'ouvrage a été finie avec du sable et du gravier.

Ces travaux furent faits à la journée pendant les mois de juin, juillet et août, et ont coûté $1,499.87.

RIVIÈRE-DU-LIÈVRE.

En s'en allant à ses quartiers d'hivernement, à Buckingham, la drague N° *102*, a fait un peu de dragage à deux endroits (14 et 19 novembre).

A la pointe Devine, qui se trouve à $4\frac{3}{4}$ milles de Buckingham, un vieux quai fut enlevé. Il y avait environ 180 verges cubes, mesure de chaland, de bois, de cailloux et de gravier. A la pointe Smith, $\frac{3}{4}$ de mille plus bas, un autre vieux quai fut démoli. A cet endroit on a enlevé 270 verges cubes, mesure de chaland, de bois, de cailloux et de gravier. Ces travaux furent faits dans le but de rendre plus facile la navigation dans la rivière.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS).

Rivière-du-Loup ou Fraserville, chef-lieu du comté de Témiscouata, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, à 114 milles en bas de Québec. Cette ville compte plus de 7,000 habitants. C'est un centre prospère, où l'on trouve plusieurs manufactures, y compris deux manufactures de pulpe. La pointe de la Rivière-du-Loup, où se trouve le quai, est à $2\frac{1}{2}$ milles du village. C'est l'un des endroits du bas du fleuve les plus fréquentés par les touristes, pendant l'été.

Un embranchement du chemin de fer Intercolonial relie la station de la Rivière-du-Loup avec le quai, une distance d'environ 6 milles. Les grandes marées atteignent ici 19 pieds, et les marées ordinaires 12 pieds.

Le trafic considérable qui se fait à Rivière-du-Loup, rend nécessaires des réparations annuelles au quai. Cette année, on a fait les travaux suivants:—

Le plancher a été renouvelé sur une surface de 6.506 pieds carrés, avec des madriers de 3 pouces d'épaisseur, en épinette. Le lambris en bois franc de l'angle nord-est du quai, fut réparé: on y plaça 4 pièces de chêne de 11 pouces de largeur, 6 pouces d'épaisseur et 24 pieds de longueur. Sur la face extérieure, on a aussi remplacé 28 pièces de chêne de 6 pouces d'épaisseur, 10 pouces de largeur et 20 pieds de longueur. De même on a renouvelé, à l'angle sud-ouest du quai, 2 pièces de chêne de 6 pouces d'épaisseur, 12 pouces de largeur et 34 pieds de longueur. Le lambris en épinette de la face sud-ouest a aussi été réparé; on y a renouvelé 20 pièces de 24 pieds de longueur et de 4 pouces d'épaisseur. Un poteau d'amarrage de 18 pouces carrés a été renouvelé. Quelques réparations ont été faites au garde-corps, sur le côté est du quai.

Ces travaux ont été faits durant les mois d'août, de septembre et d'octobre et ont coûté $1,187.28.

Un violent orage qui survint en novembre dernier, accompagné d'une forte marée, endommagea le quai. Tout le plancher du plan incliné, du côté du nord-est, fut emporté, et les plans inclinés mobiles intérieurs furent aussi endommagés. Un montant de $58.94 dut être dépensé pour réparer ce dommage et pour permettre au steamer *Mahone* de continuer sans interruption son service entre la Rivière-du-Loup et la côte nord. Les dépenses totales ont été de $1,246.22.

Dragage.

On a fait du dragage cette année, afin de donner une profondeur suffisante pour que le bateau *Mahone* puisse trouver un abri durant l'hiver et pour que les autres bateaux de même tirant puissent accoster au quai en tout temps.

La drague du ministère, *Progress,* accomplit ce travail du 9 juin au 29 juillet.

Le dragage fut fait sur une superficie totale de 176,000 pieds carrés autour de la tête du quai. Il y a maintenant une superficie de 111,500 pieds carrés, où il y a une profondeur d'eau de 16 pieds, et une superficie de 64,500 pieds carrés, où il y a 10 pieds d'eau. La profondeur moyenne de la tranchée creusée est de $3\frac{1}{2}$ pieds à son extrémité extérieure et de $4\frac{1}{2}$ pieds le long de ses côtés.

On a enlevé 30,854 verges cubes, mesure de chaland, de glaise d'une consistance assez dure. Le mesurage sur place a donné 30,300 verges cubes, ce qui produit un

facteur de 30 pour 100. Ces travaux ont donné des résultats très satisfaisants et ont beaucoup amélioré les conditions à l'extrémité extérieure du quai.

RIVIÈRE-DU-MOULIN.

Rivière-du-Moulin est une nouvelle municipalité, voisine de Chicoutimi. Sa population est d'environ 1,000 habitants.

On a continué, cette année, les travaux de protection le long de la rivière du Moulin. Ces travaux consistent en une construction en bois rond, de 12 pieds à la base, 8 pieds au sommet et 11 pieds de hauteur, sur une longueur de 235 pieds; de 12 pieds à la base, 10 pieds au sommet et 10 pieds de hauteur, sur une longueur de 45 pieds; de 12 pieds à la base, 11 pieds au sommet et 6 pieds de hauteur, sur une longueur de 50 pieds; et de 12 pieds à la base, 12 pieds au sommet et 4 pieds de hauteur, sur une longueur de 75 pieds. Le tout est lesté avec de la pierre; l'extérieur est lambrissé avec des madriers de 3 pouces, et l'espace entre cette construction et le chemin est rempli de terre et de gravier.

Ces travaux furent commencés le 18 juin et terminés le 6 octobre; ils furent faits à la journée.

Dépenses, $5,022.40.

RIVIÈRE DU SUD.

La rivière du Sud traverse la ville de Montmagny et se jette dans le fleuve Saint-Laurent, avec une chute perpendiculaire de 20 pieds. Le ministère a acheté, pour un montant de $2,000, les vieux ouvrages de protection qui avaient été faits sur la rive nord-est de la rivière, dans la ville de Montmagny, et qui appartenaient à M. Bender.

Ces ouvrages comprenaient un mur en pierres sèches, cimentées en certains endroits, d'une longueur de 324 pieds.

Afin de rendre cet ouvrage plus efficace et pour protéger cette partie de la ville de Montmagny contre les inondations du printemps, le vieux mur fut reconstruit et prolongé, à l'exception d'une section de 190 pieds de longueur, qui fut trouvée en bon état et réparée seulement.

La nouvelle partie du mur a 340 pieds de longueur et une épaisseur moyenne de 3 pieds et 3 pouces, à la base, et de 2 pieds au sommet; il a 8 pieds de hauteur. Il est en béton dont les proportions sont de 1:3:6.

La section du vieux mur qui n'a pas été démolie, a été réparée et cimentée.

Ces travaux furent faits durant les mois de juillet, août et septembre, et ont coûté $2,946.26.

RIVIÈRE-LA-PIPE.

Rivière-La-Pipe est un petit village situé sur la rive nord du lac Saint-Jean, à l'embouchure de la rivière du même nom, et à 7 milles au nord de la Grande-Décharge. Population, environ 800 habitants.

A la dernière session du Parlement, un montant de $800 a été voté pour réparer le quai, qui est une construction composée de piles de 20 pieds par 25 pieds, espacées de 20 pieds, et reliées par des lambourdes et un plancher.

Au cours de l'année, trois de ces espaces ont été remplis avec une construction en bois rond, lestée avec de la pierre et lambrissée sur les deux côtés avec des madriers de 3 pouces.

Les travaux furent commencés le 17 août et terminés le 31 octobre; ils furent faits à la journée.

RIVIÈRE-OUELLE.

L'appontement est situé à Pointe-aux-Orignaux, à 5 milles du village de Rivière-Ouelle, comté de Kamouraska, sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis de la Malbaie, sur la côte nord. Un embranchement du chemin de fer Intercolonial relie la station de la rivière Ouelle avec l'appontement, pour desservir le bateau à vapeur qui traverse le Saint-Laurent plusieurs fois par jour et fait escale à la Malbaie et autres

localités sur la côte nord. En hiver, le bateau fait aussi le service tous les jours.

Les lourds convois qui viennent sur le quai exigent que la structure soit très forte, et le quai devrait être maintenu en bon état, car on s'en sert l'hiver comme l'été.

Cette année on a fait les réparations suivantes: la superstructure de la tête du quai a été renouvelée sur une longueur de 100 pieds par une hauteur de 6 pieds, sur toute la largeur du quai, qui est de 30 pieds. Toutes les pièces de parement et de pavement furent remplacées. On a aussi renouvelé 6,000 pieds carrés du plancher, et le garde-corps sur une longueur de 500 pieds.

L'angle nord-est de l'extrémité extérieure du quai, qui avait été endommagé par la glace, a été réparé au moyen de quatre pièces en chêne de 12 pouces par 14 pouces et de 40 pieds de longueur, solidement assujetties aux pièces de parement par des boulons et des bandes très fortes, en fer.

On a remplacé cent pièces du lambris qui avaient été emportées par la glace. D'autres petites réparations furent aussi faites.

Afin de protéger l'angle nord-est de l'extrémité extérieure du quai contre la glace, on a acheté six plaques d'acier à chaudière, de 3 pieds par 12 pieds et de ¾ de pouce d'épaisseur.

Ces travaux furent commencés le 4 juillet et terminés le 15 septembre, au coût de $3,999.14.

RIVIÈRE QUINCHIEN.

La rivière Quinchien est un petit cours d'eau qui traverse une région agricole, à partir d'environ 1½ mille à l'ouest de la station Saint-Lazare (sur la ligne principale du Pacifique-Canadien, entre Montréal et Smith-Falls). Elle se dirige vers l'est et se jette, 6½ milles plus bas, dans la baie de Vaudreuil, au sud du village de Vaudreuil.

On a fait du dragage à cet endroit afin de faciliter le drainage des terres cultivées et de créer un refuge sûr pour les bateaux automobiles.

Le dragage a été fait à partir d'un pont en bois, dans la direction nord-est, en suivant les limites du village, jusqu'à 75 pieds de la face extérieure du quai du gouvernement fédéral.

Du 20 mai au 1er juin, la drague *n° 103* et, du 3 juin au 29 août, la drague *n° 106* ont enlevé environ 12,761 verges cubes, mesure de chaland, de glaise et quelques cailloux, de manière à former un chenal de 5 pieds.

La drague *N° 103* a enlevé 1,161 verges cubes, mesure de chaland. Elle a dragué, pendant 42 heures, une tranchée de 25 pieds de largeur et de 4·6 à 6 pieds de profondeur; elle a avancé de 150 pieds; les déblais ont été remorqués à 2½ milles plus bas que l'entrée du chenal principal conduisant au quai public de Vaudreuil, sur le lac des Deux-Montagnes.

La drague *N° 106* a enlevé 11,600 verges cubes, mesure de chaland. Elle a dragué pendant 598 heures, une tranchée de 15 à 25 pieds de largeur et de 2 à 9·2 pieds de profondeur; elle a avancé de 1,638 pieds; les déblais ont été jetés par-dessus bord.

Les dragues *N°s 103* et *106* ont avancé de 1,788 pieds. Elles ont enlevé un total mesuré sur place, de 9,580 verges cubes. A plusieurs endroits il a fallu draguer de nouveau des déblais qui avaient glissé dans la tranchée, ce qui a augmenté considérablement la quantité draguée et a été cause d'un facteur de 33⅓ pour 100 pour convertir la quantité mesurée sur place en mesure de chaland.

Dimensions de l'ouvrage fait: une tranchée de 860 pieds de longueur et d'une largeur moyenne de 25 pieds, à partir du pont en bois jusqu'au quai du gouvernement, et une autre tranchée de 460 pieds de longueur par 15 pieds de largeur à partir de vis-à-vis la rue St-Joseph jusqu'au quai.

Du 17 au 24 décembre, le ministère a fait enlever environ 340 verges cubes de déblais que la drague *N° 106* avait jetés par-dessus bord vis-à-vis du hangar de M. Amédée Castonguay, au sud de la tranchée, sur une longueur de 100 pieds le long du chenal et une largeur de 20 pieds. Ce travail a coûté $143 soit 42½ cents par verge cube.

RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

Le 17 mars 1913, un contrat fut adjugé à MM. Quinlan et Robertson pour la construction d'écluses et d'un barrage sur la rivière Saint-Charles, dans la ville de Québec, afin d'améliorer la navigation.

D'après le contrat ces travaux devront être terminés le 14 mars 1916.

Le barrage traversera la rivière à partir de la jetée du bassin Louise, sur le côté sud, jusqu'à la limite des plus hautes eaux, sur le côté nord. Il est situé à l'ouest du pont du chemin de fer *Canadian Northern Quebec,* et lui est parallèle. Sa longueur totale sera de 1,590 pieds.

Le barrage consiste en un mur en béton solide, de 870 pieds de longueur et de 30 pieds de hauteur, ayant ses fondations à 7 pieds au-dessous de l'extrême eau basse des grandes marées. La surface de ce mur sera au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes marées. Au-dessous et incorporés dans sa base, seront enfoncées deux lignes parallèles de pilotis en acier, liés ensemble de 25 et 30 pieds de longueur respectivement. La partie nord du barrage, sur une longueur de 350 pieds, consistera en une ligne de pilotis en acier liés ensemble, de 25 pieds de longueur, et réunis avec le bout du mur en béton; leur extrémité supérieure devra être presqu'au même niveau que le sommet du barrage. Ces pilotis devront être complètement couverts, et l'espace en arrière devra être rempli avec des matériaux convenables.

Il devra y avoir deux passages ouverts de 65 pieds de largeur, conduisant aux écluses, avec deux vannes de 53 pieds de largeur avec des portes convenables pour régler le niveau de l'eau en haut du barrage.

Les vannes se prolongeront jusqu'à l'extrémité est de l'écluse formée par le mur du nord de l'écluse d'un côté et le mur de soutènement de l'autre.

Il y aura des piliers en béton de chaque côté de ces ouvertures, qui raccordent le barrage avec les murs des écluses, pour supporter les travées d'un pont qui sera construit plus tard.

Les pilotis en acier des fondations seront continués sous les vannes et les piliers, en ligne avec le barrage, de là, la ligne des pilotis tournera à angle droit et continuera sous les piliers extérieurs, pour se raccorder avec les pilotis en acier qui seront enfoncés autour des écluses pour fermer hermétiquement l'espace au-dessous de la structure en béton.

Les fondations des piliers et des vannes seront au même niveau que le barrage, mais afin de supporter le poids additionnel du pont, un nombre suffisant de pilotis en bois rond seront enfoncés sur les fondations.

L'extrémité sud du barrage se terminera sur la face du remblai de la jetée Louise, par une ligne de séparation en pilotis en acier liés ensemble, raccordés latéralement avec toutes les lignes traversant la rivière et verticalement avec un mur en béton construit jusqu'au niveau du barrage principal.

La rivière, au-dessus du barrage, sera draguée pour qu'on puisse y déposer un lit de glaise de 4 pieds d'épaisseur, qui traversera la rivière à partir de la ligne de séparation en pilotis, à l'extrémité sud du barrage, jusqu'au mur de revêtement en retrait du côté nord. La ligne extérieure de ce lit de glaise, sera à 150 pieds de la ligne du centre du barrage, et sous ce lit de glaise on enfoncera à travers la rivière une ligne de pilotis en acier de 20 pieds de longueur, liés ensemble, et parallèle avec le barrage.

En bas du barrage il y aura deux écluses avec biefs de 450 pieds de longueur, de 65 pieds de largeur et d'une profondeur de 43 pieds à partir du couronnement jusqu'au plancher. L'épaisseur du plancher des écluses sera de 15 pieds, la base en sera à 35 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées. L'entrée d'en bas des écluses sera à 691 pieds à l'est de la ligne de centre du barrage.

Toute cette construction sera en béton avec couronnement en granit, au-dessus de l'eau haute des grandes marées, et toutes les fondations seront scellées avec des pilotis liés ensemble.

Des piliers de direction seront construits aux deux bouts des écluses.

On a l'intention de remplir tous les espaces disponibles en dedans des limites des travaux avec les déblais provenant de l'ouvrage.

En 1913-14, les travaux ont été confinés au barrage. L'ouvrage a été commencé à l'extrémité nord, par l'enfoncement d'une ligne de pilotis en acier de 25 pieds sur une longueur de 350 pieds et qui se raccorde avec le bout du barrage en béton, dont on a construit 94 pieds, y compris l'excavation et les piliers en acier des fondations.

En 1914-15, les travaux de construction ont encore été confinés au barrage; on a continué le barrage en béton, sur une longueur de 199 pieds à partir du bout de l'ouvrage de l'année précédente, jusqu'au pilier n° 1; on a aussi construit ce pilier et une courte section du mur de revêtement supérieur; et, pour une hauteur de 14 pieds à partir du niveau des fondations, on a posé le béton de la partie supérieure des vannes, et du pilier n° 2, toute la longueur du pilier n° 2, et l'extrémité est du pilier n° 21, y compris l'excavation, les batardeaux, les pilotis reliés en acier et les pilotis de support en bois.

On a aussi enfoncé des pilotis et fait de l'excavation pour le mur supérieur en retrait; une longueur de 225 pieds a été garnie de pilotis de 20 pieds en acier, en allant vers l'extérieur, sur la ligne à travers la rivière, à 118 pieds de la ligne du centre du barrage.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été de $136,086.53.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

La rivière Saint-Louis coule entre les villages de Sainte-Barbe et Saint-Stanislas, à 8 milles au sud de Valleyfield, et traverse les paroisses de Cartier, Saint-Louis de Gonzague et Saint-Etienne, elle se décharge dans le lac Saint-Louis, à Beauharnois à 20 milles de sa source.

Le but de ce dragage est de diminuer les inondations désastreuses de chaque année, pendant la crue des eaux et après les pluies abondantes, en augmentant le courant dans cette partie de la rivière et en exhaussant les bords.

Du 10 août au 14 novembre, la drague *N° 1* a continué le creusage du lit de la rivière commencé en 1904, et continué chaque année depuis. Environ 2,437 verges cubes, mesure de chaland, de glaise, 442 verges cubes de gravier et 2,903 verges cubes de roc solide, furent draguées ou minées, ce qui donne un total de 5,782 verges cubes, mesure de chaland, qui furent déposées sur les deux rives et nivelées. On a dragué pendant 649 heures, une tranchée de 40 pieds de largeur et de 2 à 5 pieds de profondeur; la drague a avancé de 840 pieds.

Pour faire l'ouvrage on a dû construire un barrage pour tenir la drague à flot; cette dernière a 40 pieds de largeur.

Jusqu'à date, on a fini de draguer jusqu'à 840 pieds en haut du Pont-Rouge, ou 3⅛ milles du point de départ, au Pont-Syman. Pour compléter le dragage jusqu'au canal d'alimentation, une longueur de 2½ milles, une drague du genre du *N° 1* prendrait plusieurs années; il n'y a aucune donnée quant à la quantité de déblais à enlever.

Pendant 1913, la drague *N° 1* a enlevé environ 11,000 verges cubes d'argile et de roches et 2,000 verges cubes de roc solide.

RIVIÈRE VERTE (RIVE OUEST).

La rivière Verte traverse la paroisse de l'Isle-Verte, comté de Témiscouata, pour se jeter dans le fleuve Saint-Laurent, à ¾ de mille environ à l'ouest de l'église de l'Isle-Verte.

Pendant l'exercice financier on a construit un prolongement au quai de la Rivière-Verte, sur la rive ouest, de 125 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 6 pieds.

Afin d'empêcher l'affouillement du fond par le courant de la rivière, le caisson a été placé sur des fondations en fascines.

Le prolongement a été construit afin d'agrandir la face du débarcadère pour les nombreux bateaux employés dans l'industrie des herbes marines. Le quai a maintenant une longueur totale de 607 pieds et est suffisamment long pour le présent.

On a payé la somme de $125 pour le terrain requis; on a réparé le lambrissage de la vieille partie du quai pour $300.

Dépenses totales, $1,783.86.

ROBERVAL.

La ville de Roberval, dans le comté de Chicoutimi, est le terminus du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean et est le chef-lieu du comté du lac Saint-Jean. C'est le centre de la navigation sur le lac Saint-Jean et on y compte une population de 3,000 âmes.

Pendant l'exercice financier, on a macadamisé le chemin conduisant au quai, sur une longueur de 305 pieds par 20 pieds de largeur, creusé des fossés sur les deux côtés du chemin et charroyé 500 verges de gravier sur les deux côtés de la partie en macadam, au coût de $800. L'ouvrage a été fait par le maire de la paroisse qui fournit l'outillage nécessaire.

Afin de redresser le chemin, on acheta un morceau de terrain contenant 5,285 pieds carrés, de Mme Delis-Ménard, au coût de $100.

Quai.

Pendant l'exercice financier, le quai a été sérieusement endommagé par le feu, et on a dépensé $1,431.71 pour le réparer. L'ouvrage consiste en la construction d'un petit hangar et la reconstruction de la partie extérieure du quai, sur une longueur de 53 pieds par 67 pieds de largeur et de 13 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

L'ouvrage a été commencé le 8 juillet et complété le 30 janvier; il a été fait à la journée.

Brise-lames.

Pendant l'exercice financier, on a parachevé le brise-lames qui était en voie de construction depuis une couple d'années.

C'est une construction en bois rond de 580 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au fond, 14 pieds au sommet et de 25 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

L'ouvrage a commencé le 29 juin et complété le 28 novembre; il a été fait à la journée.

Montant dépensé, $6,793.31.

Dragage.

Le dragage à Roberval a été fait par la drague *N° 111, Lac Saint-Jean,* du ministère.

On a creusé dans le havre et dans le chenal afin d'augmenter la profondeur des endroits peu profonds.

L'ouvrage a été commencé le 28 août et continué jusqu'au 4 novembre. On a enlevé environ 7,720 verges cubes d'argile et de sable, mesure prise sur les chalands.

RUISSEAU-À-LA-LOUTRE.

Ruisseau-à-la-Loutre, une petite rivière dans le comté de Rimouski, se jette dans le Saint-Laurent à environ 20 milles en bas de Matane. Il forme une anse qui sert de havre aux pêcheurs et à l'expédition du bois sur les marchés européens. Le bois est chargé à bord des navires mouillés à l'extérieur, au moyen d'allèges.

C'est un nouvel établissement très prospère, où l'on trouve une scierie considérable.

Le 15 octobre 1912, un Arrêté du Conseil a été passé autorisant les transactions suivantes en rapport avec les améliorations au havre du Ruisseau-à-la-Loutre:—

1. Le paiement de la somme de $50 au gouvernement de Québec, pour l'emplacement de grève sur lequel existe un quai, et celle de $25 pour les lettres patentes du susdit emplacement.

2. Pour l'achat au prix de $1,200 d'un quai et d'un abord appartenant à François St-Gelais.

L'ouvrage exécuté pendant l'exercice financier 1914-15 consista à construire le prolongement du quai, de 100 pieds de longueur par 26 pieds de largeur et 22 pieds de hauteur. On a élargi les abords de 22 pieds et on les a complètement réparés. On a enlevé au moyen d'explosifs les cailloux qui se trouvaient autour du quai, afin de faciliter l'accès au quai.

Dépenses, $4,958.09.

RUISSEAU À SEM.

Ruisseau à Sem, dans le comté de Rimouski, à environ 23 milles en bas de Matane, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, où son embouchure forme une petite anse qui sert de havre aux pêcheurs et aux commerçants de bois. Il y a de grandes scieries dans le voisinage du Ruisseau à Sem.

Pendant l'exercice financier 1914-15, on a réparé trois ou quatre piles, construites en partie par le ministère et en partie par Jas. Richardson et Cie, et qui appartiennent maintenant au gouvernement.

L'ouvrage exécuté consista surtout à reconstruire le massif extérieur et une petite pile. Le massif qu'on a reconstruit a 20 pieds de longueur par 30 et 25 pieds de largeur, et la pile a 23 pieds de longueur par 12 pieds de largeur; les deux ont 16 pieds de hauteur.

On a enlevé près de là au moyen d'explosifs, des cailloux afin de permettre aux barges d'accoster au rivage.

Dépenses, $1,495.33.

RUISSEAU JACQUOT HUGUES.

Ruisseau Jacquot Hugues, dans le comté de Matane, paroisse de Grosses-Roches, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ 15 milles à l'est de Matane.

L'embouchure du Ruisseau Jacquot Hugues forme une anse servant de petit havre et d'abri pour les barges des pêcheurs.

L'ouvrage exécuté pendant l'exercice financier 1914-15, consista à enlever quelques-uns des cailloux obstruant l'entrée du havre.

Dépenses, $99.95.

SAINTE-ADÉLAÏDE DE PABOS.

Sainte-Adélaïde de Pabos, communément appelée Petit-Pabos, est une paroisse importante du comté de Gaspé.

Pendant l'été dernier, on a construit des abords et un chemin conduisant au brise-lames, de 60 pieds de longueur. Coût $1,577.68.

SAINT-ALEXIS.

Saint-Alexis de la baie des Ha! Ha! comté de Chicoutimi, est situé sur la rive sud de la baie des Ha! Ha!, rivière Saguenay, à 63 milles environ de l'embouchure de cette rivière. Population, 1,200 âmes.

Lors de la dernière session du parlement, on vota la somme de $3,500 pour réparer le quai, et pendant l'exercice financier, on a renouvelé 2,166 pieds linéaires de pièces du couronnement, de 8 x 8 pouces, le plancher et les soliveaux, sur une longueur de 338 pieds par 25 pieds de largeur, et un poteau d'amarrage. On a posé 2 échelles sur les deux côtés du quai et on a construit un nouveau plan incliné, de 18 x 10 pieds.

L'ouvrage a été commencé le 1er juillet et terminé le 31 octobre; il a été fait à la journée.

Dragage.

Le 4 septembre on donna l'autorisation d'envoyer la drague *Steam Derrick*, du ministère, pour faire du dragage à Saint-Alexis, baie des Ha! Ha!.

Le but des travaux était de creuser un bassin, de 300 pieds de longueur par 100 pieds de largeur et 6 pieds d'épaisseur. Le bassin se trouve en avant de la scierie et la chaîne peut maintenant monter les billots à n'importe quel temps de la marée.

Le *Steam Derrick* fut employé du 31 août au 2 novembre, et a enlevé 2,265 verges cubes de sable, de bran de scie, de dosses et quelques cailloux; la partie draguée a 18,000 pieds carrés et une profondeur de 3 pieds.

SAINT-ANDRÉ.

Le village de Saint-André, comté de Kamouraska, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15 milles à l'ouest de la Rivière-du-Loup, et à 100 milles en bas de Québec. C'est une localité assez fréquentée par les touristes durant l'été. On y compte une fonderie et une manufacture de machines considérable.

Les grandes marées atteignent ici 19 pieds et les petites marées 12 pieds.

La somme de $287.85 a été dépensée pour faire des réparations urgentes au quai, consistant à réparer le plancher sur toute la surface du quai et à enlever au moyen d'explosifs quelques cailloux qui nuisaient beaucoup à la navigation.

SAINT-ANDRÉ.

Saint-André, comté d'Argenteuil, est situé sur la rivière du Nord, à $3\frac{1}{4}$ milles de son embouchure, où elle se jette dans la rivière Ottawa.

La drague *N° 113* et la dérocheuse *N° 102*, du ministère, ont travaillé ensemble dans le chenal de la rivière du Nord, du 30 juin jusqu'au 12 septembre, et la dérocheuse a continué les travaux jusqu'au 7 octobre 1913, afin d'améliorer la navigation jusqu'au quai public à Saint-André. On a dragué à six endroits dans le chenal. Une tranchée a été creusée, en 1913, sur les deux côtés du quai. En 1914, on commença à creuser à 625 pieds du quai, sur 50 pieds de largeur pour une distance de 200 pieds et 20 pieds de largeur pour une distance de 50 pieds. Une autre tranchée, commencée à 2,500 pieds du quai, a 750 pieds de longueur par 20 à 50 pieds de largeur; une tranchée, commencée à 3,450 pieds du quai, a 500 pieds de longueur sur une largeur de 25 pieds; une tranchée, commencée à 4,950 pieds du quai, a 200 pieds de longueur par 60 pieds de largeur; une tranchée, commencée à 5,660 pieds du quai, a environ 100 pieds de longueur, 50 pieds de largeur, et une autre tranchée, à 7,770 pieds du quai, a 700 pieds de longueur par 40 pieds de largeur, toutes creusées à une profondeur de 10 pieds, à l'exception de la tranchée n° 6, qui a 8 pieds de profondeur. Ici les améliorations ont été exécutées par la dérocheuse seule, la drague n'ayant pas été employée.

Le 12 septembre, on avait enlevé quatorze mille six cent soixante et dix-neuf verges cubes de cailloux, de gravier, d'argile dure, de sable et d'argile, mesure prise sur les chalands. Du 14 septembre au 7 octobre la dérocheuse a enlevé 96 cailloux, formant 247 verges cubes et un total de 14,926 verges. On a dû faire beaucoup de forage et employer beaucoup d'explosifs afin de pouvoir enlever quelques-uns des plus gros cailloux.

L'ouvrage en 1913 consista en trois tranchées, près du quai, formant environ 209 pieds linéaires par 23 pieds de largeur et en deux tranchées de 240 et 283 pieds de longueur par 23 pieds de largeur, et par une profondeur moyenne de 7 pieds, dans le banc de sable, en bas des rapides; on a enlevé 4,545 verges cubes de cailloux et d'argile dure, mesure prise sur les chalands.

SAINT-ANICET.

Saint-Anicet est le nom d'un village et d'une paroisse du comté de Huntingdon, sur le lac Saint-François, qui est un élargissement du fleuve Saint-Laurent. La station de chemin de fer la plus rapprochée du village est celle de Whites, à une distance de 10 milles, qui se trouve sur l'embranchement du Grand-Tronc, à Massena-Springs, à 31

milles de ce dernier endroit et à 7½ milles de Huntingdon. Le village possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), une église protestante, six magasins, deux hôtelleries, un moulin à farine, un moulin à scie, le télégraphe et une messagerie. Population de la paroisse, 1,645 âmes.

Le quai de Saint-Anicet, construit en 1862 a été beaucoup amélioré depuis, il comprend:—

1. Une tête en encaissement à parements jointifs chargés de pierres, de 96 pieds de longueur à sa face du large, de 21 pieds 20 pouces de largeur à son extrémité d'amont et 41 pieds 9 pouces de largeur à son extrémité d'aval, avec prolongement d'accès de 58 pieds 9 pouces x 34 pieds; sa face du large est établie à 13 pieds 3 pouces de hauteur dans 7 pieds 3 pouces d'eau de profondeur à l'étiage;

2. Un abord en enrochements et à travée de 173 pieds 9 pouces x 34 pieds;

3. Un entrepôt de 45 pieds 3 pouces x 12 pieds 2 pouces érigé à l'extrémité ouest du prolongement;

4. Un parc à bestiaux de 15 pieds x 15 pieds, à l'extrémité du rivage de l'abord.

Au cours des mois de mai et juin 1914, on a fait des réparations générales comprenant le renouvellement d'une partie du plancher, la pose de pierres perdues et la construction d'un trottoir sur l'abord du quai.

Dépenses totales, $305.76.

SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ.

Sainte-Anne-de-Beaupré est un village situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Montmorency, à 21 milles en bas de Québec.

Au cours de l'année, le gouvernement a acheté le quai qui appartenait autrefois à la succession Nazaire Simard.

On a fait des sondages et des forages et on a examiné le quai en vue des réparations qu'on se propose de faire au cours de la prochaine saison.

Les dépenses totales ont été de $297.59.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

Sainte-Anne-de-Bellevue, village important, comté de Jacques-Cartier, est situé au confluent de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent et le long de la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien à 21 milles à l'ouest de Montréal. Il possède deux églises (épiscopalienne et catholique romaine), un couvent, un collège (catholique romain) pour l'éducation des garçons et des files, un bureau de poste, une banque, deux bureaux du télégraphe, cinq hôtelleries, sept magasins, deux charronneries, le collège d'agriculture Macdonald. Thomas Moore, le poète irlandais a composé sa chanson "Canadian Boat Song", dans la maison maintenant occupée par la banque de Montréal. C'est une station estivale très recherchée. 2,000 habitants.

Le quai public fut construit en 1883, et comprend:

1. Une tête de quai en encaissement de 120 par 25 pieds, et de 13 pieds de hauteur, reposant dans 5·7 pieds d'eau aux eaux basses.

2. Un abord en encaissement et en pierres de 75 pieds de longueur et de 12 à 18 pieds de largeur, conduisant à la rue Saint-Pierre.

Au cours de l'année, on a renouvelé complètement l'abord et la tête du quai, sur une hauteur de 7 pieds. On a posé de nouveaux poteaux et organeaux d'amarrage, et on macadamisé l'abord.

Ces travaux furent faits à la journée au coût de $4,989.63.

Dragage.

Le but de ce dragage était de creuser un nouveau chenal afin qu'on puisse abandonner l'ancien chenal passant à travers le barrage Baker.

Du 9 au 27 juin, la drague *N° 13* et du 20 juillet au 14 novembre, la drague *N° 123*, ont enlevé environ 25,924 verges cubes, mesure de chaland, de glaise, sable, cailloux, tuf et roc.

La drague *N° 13*, a enlevé 2,625 verges cubes, mesure de chaland. Elle a dragué pendant 95 heures, un tranchée de 45 pieds de largeur et de 1½ à 4 pieds de profondeur; elle a avancé de 495 pieds et les déblais ont été remorqués à deux milles en aval, sur le côté de l'île Perrot.

La drague *N° 123* a enlevé 23,299 verges cubes, mesure de chaland. Elle a dragué pendant 723½ heures, une tranchée de 45 pieds de longueur et de 4 à 8 pieds de largeur; elle a avancé de 2,306 pieds et les déblais ont été remorqués à deux milles.

Les dragues *N°s 13* et *123* ont avancé sur une distance totale de 2,801 pieds. Elles ont enlevé une quantité totale de 11,311 verges cubes, mesurées sur place, dont 2,308 verges cubes de roc.

Une tranchée de 920 pieds de longueur et 45 pieds de largeur a été creusée à l'extrémité en aval du nouveau chenal et une tranchée de 1,305 pieds de longueur et de 45 pieds de largeur a été draguée à l'autre extrémité du chenal.

Pour terminer les travaux d'après le plan original il faudra encore enlever 21,400 verges cubes mesurées sur place, de roc, ou 38,520 verges cubes, mesure de chaland, et 102,350 verges cubes, mesurées sur place, de sable, de glaise, de cailloux et de tuf.

Ces travaux comprendront un chenal de 3,400 pieds de longueur par 200 pieds de largeur moyenne, et de 10 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'extrême eau basse. Ce chenal commencera à l'extrémité d'amont du barrage Baker et continuera en descendant le courant.

SAINTE-ANNE-DE-CHICOUTIMI.

Sainte-Anne-de-Chicoutimi, dans le comté de Chicoutimi, est situé vis-à-vis le ville de Chicoutimi; cette paroisse compte 2,000 habitants.

Un bateau fait à toutes les heures le service de la traverse entre Chicoutimi et le quai de Sainte-Anne. C'est un district agricole important.

Cette année, on a dépensé $502.52 pour des réparations urgentes au quai. Il a fallu renouveler une partie du plancher et des solives et calfater et réparer le ponton.

Ces travaux furent commencés le 29 août et terminés le 15 mars; ils furent faits à la journée.

SAINTE-ANNE-DE-LA-PÉRADE.

Sainte-Anne-de-la-Pérade est un village situé dans le comté de Champlain, le long de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, à 30 milles en bas de Trois-Rivières. La rivière Sainte-Anne, un tributaire du Saint-Laurent, traverse tout le village. Population, 2,513 habitants.

Depuis l'éboulis de Saint-Alban, la rivière Sainte-Anne a repris son cours naturel, et il a fallu changer quelques-uns des ouvrages de protection. Il fut décidé de placer un revêtement en pierres perdues entre le village et l'île Saint-Ignace. Ce travail a été fait à la journée et a coûté un total de $4,317.03. Il fut commencé le 11 septembre et terminé le 21 novembre.

SAINTE-ANNE-DES-MONTS.

Sainte-Anne-des-Monts, est une paroisse importante située à 54 milles en aval de Matane, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

L'été dernier on a commencé la construction d'un quai; on en a construit une longueur de 850 pieds, au coût de $23,436, et on a acheté les matériaux nécessaires pour terminer la construction.

Lorsqu'il sera terminé, ce quai aura une longueur de 1,525 pieds, et 22 pieds de largeur. Il baignera dans 7 pieds d'eau à marée basse.

Les grandes marées montent de 13 pieds.

JETÉE.

Au cours des six derniers mois, on a reconstruit 80 pieds de la jetée du côté ouest, au coût de $2,994.62.

SAINT-ANTOINE.

Saint-Antoine, comté de Verchères, se trouve sur la rive ouest de la rivière Richelieu, à 7 milles au sud-est de la station de Contrecœur, sur le chemin de fer Montréal Québec et Sud, et à 15 milles au nord de Saint-Hilaire. Le village de Saint-Antoine possède un bureau de poste, une église, trois magasins, une hôtellerie de tempérance, une charronnerie, une manufacture de portes, de châssis et de fenêtres et le téléphone. Population, 1,500 habitants.

Le 15 janvier 1913, un contrat fut adjugé à M. Olivier Paul, de Sorel, pour la construction d'un quai, pour le montant de $9,400, sur le terrain acheté de M. Jacques Cartier pour $1,200.

Ce quai comprend une pile de tête de 96 pieds de longueur, parallèle au courant, de 32 pieds de largeur et de 17 pieds de hauteur. Il y a sept pieds d'eau à l'eau basse Cette pile a été remplie de pierre. L'abord du quai a 200 pieds de longueur et 18 pieds de largeur au sommet, avec fruit de 1 dans 1 sur les deux côtés. Le sommet est fini avec de la pierre concassée, du gravier et du sable.

A la fin du dernier exercice financier, la tête du quai et une partie de l'abord étaient construites.

En mai, juin, juillet et octobre 1914, l'ouvrage fut terminé, et l'entrepreneur construisit en plus pour la somme de $800, un entrepôt de 30 par 20 pieds, contenant une salle d'attente, à l'angle de la tête du quai et de l'abord, sur des pilotis.

Du mois d'octobre au 31 mars, on a élargi l'abord de 7 pieds, construit un trottoir de 225 pieds de longueur et de 5 pieds de largeur, un parc à bestiaux de 25 par 12 pieds, et un garde-corps en tuyaux de 200 pieds de longueur.

Ces travaux ont coûté $3,468.09.

Dragage.

Le but de ce dragage était de faciliter le chargement des barges, vis-à-vis du hangar à foin de Quintal et Lynch.

Ce dragage fut fait à environ 1,000 pieds plus bas que le village Saint-Antoine.

Du 14 au 16 octobre, la drague *n° 119* a enlevé environ 899 verges cubes, mesurées sur place, tel que déterminé par les sondages faits en janvier 1915. Elle a dragué pendant 27 heures, une tranchée de 15 à 20 pieds de largeur et de 6 pieds de profondeur; elle a avancé de 202 pieds et les déblais ont été remorqués à ¾ de mille plus bas. Les dimensions de l'ouvrage sont d'environ 200 pieds le long du rivage, parallèlement au hangar à foin, par 20 pieds de largeur moyenne. Le nombre total de verges cubes, *in situ*, tel que déterminé par les sondages pris en janvier, est de 676, avec un facteur de 33½ pour cent, pour convertir cette quantité en mesure de chaland.

SAINT-ANTOINE (STATION).

La gare de Saint-Antoine est située sur le chemin de fer, Québec, Montréal et Sorel, cinq milles à l'ouest de Contrecœur. On l'appelle aussi la Pointe-Dansereau.

Un site a été choisi sur la rive de l'emplacement portant le n° 267 du cadastre, dans la première concession de la paroisse de Contrecœur, pour un quai ainsi construit:

1. Une tête de quai en caissons ayant 50 pieds de longueur sur 30 de largeur et une hauteur de 14 pieds dont 8 sous l'eau;

2. Des abords en pierre de 215 pieds de longueur sur 18 de largeur au sommet, avec des pentes de 1 pouce de chaque côté.

On a commencé les travaux au commencement de septembre 1913, et ils ont été finis en novembre de la même année, l'ouvrage a été fait à la journée.

Cette année, on a réparé la tête du quai, qui avait été endommagé par la glace le printemps dernier, l'abord en pierre fut cimenté sur les deux côtés et un lit de 6 pouces d'épaisseur, en béton, fut posé sur le dessus. On a construit un entrepôt mobile de 25 par 18 pieds, à l'angle sud-est de la tête du quai et de l'abord, sur des fondations en

pierre cimentées sur les côtés et le dessus. La chaussée d'accès conduisant du chemin public au quai, longue de 1,750 pieds, a été macadamisée.

Ces travaux furent faits à la journée, au coût de $3,442.02.

SAINT-CHARLES DE CAPLAN.

Saint-Charles de Caplan est situé sur la côté nord de la baie des Chaleurs; c'est un des centres commerciaux les plus importants du comté de Bonaventure.

En 1914-15, on a renouvelé et réparé le plancher du quai. Dépenses, $100.

SAINT-DENIS.

Saint-Denis, comté de Saint-Hyacinthe, est un village florissant situé sur le bord de la rivière Richelieu, à 18 milles de Saint-Hilaire, et à 6 milles de Contrecœur, c'est une station du chemin de fer *Quebec, Montreal Southern.* Le village possède un bureau de poste, une église catholique, un couvent, un hôpital, 8 écoles primaires, un collège commercial, une banque, une banque d'épargnes, dix magasins, une hôtellerie, des moulins à scie et à farine, six beurreries et fromageries, trois manufactures de voitures, trois manufactures de portes et châssis, un atelier de marbrier, une succursale de banque (provinciale) et le téléphone. Population du village et de la paroisse, 2,150 habitants.

On a dragué un chenal d'accès au quai et un bassin de 8 pieds de profondeur.

Du 16 juin au 13 octobre, la drague *N° 119* a enlevé environ 15,609 verges cubes de glaise, mesure de chaland. Elle a dragué pendant 717½ heures, une tranchée de 22 pieds de largeur et 0·3 à 6 pieds de profondeur; la drague a avancé de 13,601 pieds et les déblais ont été remorqués à 3 milles plus bas. Le chenal dragué a 1,620 pieds de longueur par 150 pieds de largeur, et une profondeur de 8 pieds. Le nombre total de verges cubes enlevées, mesurées sur place au moyen de sondages faits en janvier, est de 11,716 avec un facteur de 33⅓ pour 100, pour convertir cette quantité à la mesure de chaland.

SAINT-ÉLOI (Pointe-à-la-Loupe).

Saint-Eloi, village ayant un bureau de poste, comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 17 milles en bas de la Rivière-du-Loup. Les habitants au nombre de 1,000, s'occupent particulièrement à l'agriculture, mais la pêche des herbes marines constitue l'une des principales ressources de la région; au cours de la saison on a récolté 6,000 tonnes de ces herbes.

Afin de faciliter l'accostage des bateaux occupés à cette industrie, on a dragué le chenal de la rivière à la Loupe, près du quai, afin de lui donner une plus grande profondeur.

Ce dragage a été fait à la main; on a creusé le chenal de la rivière sur une longueur de 720 pieds par une largeur de 20 pieds et une profondeur de 3 pieds.

On a enlevé 1,600 verges cubes de glaise et de sable, mesurées sur place.

Ces travaux furent faits du 4 juillet au 31 août et ont entraîné une dépense totale de $999.37.

SAINTE-ÉMÉLIE.

Au cours de l'année dernière, des réparations ont été faites au quai de Sainte-Emélie de Lotbinière.

On a construit une chaussée d'accès au quai, sur le terrain acheté à cette fin en face du fleuve. Cette chaussée est protégée par un encaissement à parements ouverts, de 20 pieds de largeur, 5 pieds de hauteur et 575 pieds de longueur. Cet encaissement a été fait avec des pièces de cèdre de 9, 10 et 11 pouces carrés; il a été rempli avec 20 toises de pierres de lest et 500 voyages de sable et de gravier bien mélangés avec de la glaise de manière à faire une chaussée permanente pour le trafic, avec issue sur le chemin provincial, dans le village de Leclercville. La face extérieure de l'encaisse-

ment a été lambrissée avec des madriers en épinette de 3 pouces d'épaisseur. Tout le terrain du gouvernement a été nivelé à la hauteur de l'encaissement; 8 toises de pierres perdues ont été placées à l'extérieur de l'encaissement de manière à le protéger contre la glace et la crue des eaux.

On a aussi entouré la propriété, sur une longueur de 471 pieds, avec de la clôture en fils de fer de 52 pouces de hauteur, assujettie à des poteaux en cèdre de 6 pouces carrés et de 11 pieds de longueur, dont 5 pieds dans le sol; le tout a été fait solidement et au complet.

Le terrain est drainé et tenu sec au moyen d'un fossé creusé à 3 pieds de la clôture; trois tuyaux en béton de 12 pouces de diamètre, traversent au-dessous de la chaussée, à trois points différents et envoient l'eau du fossé sur la grève. Ce lieu était autrefois bas et humide.

Pendant la débâcle de 1912, le lambris de la partie ouest du quai fut considérablement endommagé sur une longueur de 100 pieds; on a renouvelé ce lambris en entier sur toute la longueur endommagée et sur une hauteur de 16 à 18 pieds, avec des pièces en cèdre de 9 pouces d'épaisseur. Tous les vieux boulons qu'on put extraire furent réparés à la forge et utilisés de nouveau.

Quelques réparations furent faites au plancher et au couronnement, qui reçurent ensuite deux couches de goudron; deux nouvelles défenses de 19 pieds ont été placées à l'extrémité extérieure du quai et d'autres petites réparations furent aussi faites.

Afin de donner accès au quai, de la grève, on construisit un plan incliné aboutant sur la chaussée d'accès, de 30 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, rempli de lest en pierres et pavé avec du cèdre rond.

Environ 4 toises de pierres furent placées sur le côté est du quai, pour prévenir tout affouillement de l'eau.

SAINTE-FAMILLE.

Sainte-Famille, comté de Montmorency, est situé sur la rive nord de l'île d'Orléans, à 16 milles environ au-dessous de Québec. Population, environ 1,800 habitants.

L'année dernière on a lambrissé le quai, des deux côtés, sur une longueur de 130 pieds, avec des madriers de 3 pouces, en épinette. Le vieux lambris a été réparé sur une longueur de 200 pieds de chaque côté du quai. Trois échelles furent renouvelées et 6 défenses furent ajoutées pour les protéger. Les défenses en bois dur, du côté nord-est de l'abord, qui avaient été démolies par la glace, ont été remplacées. On a donné deux couches de peinture à la salle d'attente et au hangar à marchandises.

Les travaux furent faits à la journée et ont coûté $1,486.32.

SAINT-FIDÈLE.

Saint-Fidèle est situé dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 95 milles en bas de Québec. Population, 1,300 habitants.

L'année dernière, on a nivelé et renouvelé tout le plancher, qui était dans un état dangereux; en même temps il fallut renouveler 2,300 pieds linéaires de traversines, de pièces de parement, de longrines et de poteaux verticaux. On a posé et peinturé quatre cent quarante pieds linéaires de couronnement, ainsi que des poteaux d'amarrage et deux échelles. On a aussi renouvelé l'abord immédiat du quai.

Ces travaux furent faits à la journée et les dépenses furent de $2,070.99.

SAINT-FRANÇOIS-DU-LAC.

Saint-François-du-Lac, chef-lieu du comté de Yamaska, est situé sur la rive de la rivière Saint-François, à 9 milles en amont de son embouchure dans le lac Saint-Pierre. C'est une station du chemin de fer Québec, Montréal et Sud. Population, 700 habitants. Le village possède un bureau de poste, deux lignes de téléphone, une église (catholique romaine), un couvent, trois magasins généraux et trois épiceries.

une briqueterie, une manufacture de portes, de châssis et de fenêtres, une manufacture de bassines métalliques pour le fromage. Le bureau d'enregistrement est situé dans ce village, et la cour de Circuit y tient ses assises. Les sources minérales Abénakis, un établissement sanitaires très fréquenté, se trouvent sur cette rivière, à environ 3 milles en aval du lac Saint-François-du-Lac. Tout le district environnant est riche en produits agricoles; on y exporte du foin, du beurre, du fromage, des bestiaux, de la brique, et du bois de pin.

Le quai de rive de Saint-François-du-Lac, construit en 1908-09, comprend:—

1. Une pile d'avant sur pilotis de 21 pieds de largeur et de 142 pieds de longueur à sa face extérieure, dont le tronçon d'amont de 48 pieds de longueur a été établi à 13 pieds 2 pouces de hauteur au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, et le reste de l'ouvrage sur une longueur de 94 pieds, à 9 pieds 4 pouces, lequel servira aux phases des basses eaux. La tête du quai est protégée par un brise-glace de 30 x 25 pieds en encaissement à pièces de parement jointives, lequel on a immergé dans 8 pieds d'eau et établi à 16 pieds 7 pouces au-dessus de zéro de l'échelle d'eau; on trouve 8 pieds de profondeur d'eau le long de la pile d'avant.

2. Une chaussée d'accès en enrochements et en terre de 800 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur.

Du 22 mai 1914, au 27 février 1915, on a travaillé par intervalles à enlever du quai à bas niveau, environ 50 verges cubes de sable qui y avaient été déposées par les hautes eaux, à renouveler 20 pieds de longueur du couronnement, et à replacer sur le quai le hangar à marchandises, qui avait été mis en sûreté pendant la crue des eaux. Durant le mois de février 1915, le hangar à marchandises fut aussi enlevé du quai par la crue des eaux.

Les dépenses de l'année ont été de $85.

SAINT-FRANÇOIS-DU-SUD, I. O.

Saint-François-du-Sud est situé sur la rive sud de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency, à 25 milles en bas de Québec. Population, environ 700 habitants.

Cette année, la surface du quai a été nivelée à partir du rivage jusqu'à la tête du quai; on a ajouté 8,495 pieds linéaires de traversines, de longrines et de solives pour exhausser le quai, et les pièces de couronnement durent être réajustées en conséquence. Il a fallu remplacer 1,186 verges carrées du plancher, qui était complètement usé. On a aussi renouvelé 56 verges carrées de lambris en bois dur, de 10 et 6 pouces, sur la face de la tête du quai. La chaussée en macadam a aussi été réparée à partir du rivage jusqu'au plancher en bois. On a donné deux couches de peinture à l'édifice de la salle d'attente et du hangar à marchandises, ainsi qu'à l'appareil d'actionnement du plan incliné. Les poteaux d'amarrage et le couronnement ont reçu une couche de peinture à l'huile. Le plan incliné, qui avait été endommagé par la tempête du 20 novembre fut aussi réparé et remis en bon état.

Ces travaux furent faits à la journée et les dépenses furent de $3,465.03.

SAINT-FRANÇOIS-DU-NORD, I. O.

Saint-François-du-Nord est situé sur la rive nord de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency, à 25 milles en bas de Québec.

Au cours de la dernière saison, le devant du quai a été renforcé par un lambris en bois franc de 5 pouces et les coins ont été protégés contre l'action de la glace par des défenses de 5, 10 et 12 pouces. On a posé de chaque côté du quai 1,148 verges carrées de lambris de 3 pouces, en épinette. Le plan incliné, le plancher et 2 échelles ont été réparés; on a peinturé la salle d'attente, les poteaux d'amarrage et le couronnement.

Ces travaux ont été faits à la journée et ont coûté $1,730.69.

SAINT-FULGENCE.

Saint-Fulgence, dans le comté de Chicoutimi, est un centre agricole d'environ 1,200 habitants où se fait aussi le commerce du bois. Il est situé à 9 milles en bas de Chicoutimi, sur la rive nord de la rivière Saguenay.

Cette année, on a dépensé $247.80 pour renouveler certaines pièces du pavement et pour replacer des solives sur toute la longueur du quai.

Les travaux furent commencés le 24 août et terminés le 1er septembre; ils ont été faits à la journée.

SAINT-GÉDÉON.

Saint-Gédéon, dans le comté de Chicoutimi, est un des villages les plus importants du lac Saint-Jean et est situé sur le côté sud du lac, près de l'embouchure de La-Petite-Décharge. Population, 1,500 habitants.

A la dernière session du parlement, un montant de $1,500 a été voté pour des réparations au quai. On a renouvelé le plancher sur une longueur de 330 pieds et une largeur de 21 pieds, avec des madriers de 3 pouces; le hangar à marchandises et la salle d'attente ont été peinturés; et l'un des espaces entre les piliers du rivage, de 25 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et 13 pieds de hauteur, a été rempli avec une construction en bois rond lestée avec de la pierre.

Les travaux furent commencés le 22 juin et terminés le 11 novembre; ils furent faits à la journée. Les dépenses ont été de $1,459.54.

SAINT-GÉDÉON LES ÎLES.

Cette année on a dépensé un montant de $698.72 pour miner des cailloux qu'il y avait dans le voisinage du quai et qui constituaient un danger pour la navigation.

Les travaux furent commencés le 8 avril et terminés le 30 mars, ils furent faits à la journée.

SAINTE-GENEVIÈVE.

Sainte-Geneviève, village avec bureau de poste, du comté de Jacques-Cartier, se trouve sur la rivière des Prairies et sur les lignes du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. Le village possède 1 église, 1 couvent, 3 hôtelleries, 1 beurrerie, 1 fromagerie, 8 magasins et le télégraphe. Il est situé à 5 milles de Beaconsfield et à 5 milles de Pointe-Claire. On trouve des sources d'excellentes eaux minérales dans le voisinage. Population du village, 729 habitants; population de la paroisse, 1,295 habitants.

L'abord du pont construit en 1890-91 consiste en:—

1. Une partie en caissons avec travées de 164 pieds de longueur composée de 4 caissons de 28 pieds 6 pouces de longueur, y compris le brise-glace, et de 18 à 20 pieds de largeur, immergés dans 29 et 30 pieds d'eau; la travée est formée avec des poutres en acier.

2. Un abord en pierre de 76 pieds de longueur et 20 de largeur avec côtés en talus.

Cette année, un montant de $80.73 a été dépensé pour faire des réparations au plancher du quai; cet ouvrage a été fait à la journée.

SAINTE-GENEVIÈVE DE BATISCAN.

Sainte-Geneviève de Batiscan est le chef-lieu du comté de Champlain, et est situé à 25 milles de Trois-Rivières. Population, 1,847 habitants.

Le trafic qui se fait entre Montréal et les paroisses environnantes de Sainte-Geneviève de Batiscan est assez considérable. Comme il n'y avait pas de hangar sur le quai, les marchandises restaient quelquefois exposées au mauvais temps pendant plusieurs heures. On décida de remédier à cet état de choses en construisant un hangar à marchandises en acier breveté de Pedlar, de 36 pieds de longueur et 12 pieds de largeur. Ce travail fut fait à la journée, du 22 septembre au 8 octobre et coûta $329.76.

Il fut aussi décidé d'exhausser la partie est du quai afin de pouvoir décharger les marchandises dès l'ouverture de la navigation, pendant la crue des eaux. Cette partie du quai fut donc exhaussée de 3 pieds sur une largeur de 16 pieds et une longueur de 40 pieds; 25 toises de pierres et 1,066 verges cubes de terre furent employées dans cet ouvrage. Les travaux furent faits à la journée et coûtèrent $1,349.44.

SAINT-GEORGES DE MALBAIE.

L'anse de Saint-Georges de Malbaie se trouve vis-à-vis l'église de Saint-Georges de Malbaie, dans le centre de la paroisse, à 6 milles au nord-ouest de Pointe-Saint-Pierre, et à 9 milles au sud-est de Douglastown, exposant environ 15 milles de côte aux vents du nord et de l'est; de sorte que, durant les tempêtes, les pêcheurs sont obligés de se réfugier à Gaspé, à moins qu'ils ne montent que de petites embarcations qui peuvent être halées facilement à sec pour la nuit.

Afin d'offrir un meilleur refuge en ce lieu, on a commencé, le 10 octobre 1911, la construction d'un brise-lames composé de caissons isolés de 45 pieds de longueur, placés à 20 pieds l'un de l'autre.

Pendant les derniers six mois, on a ajouté trois caissons à la partie déjà construite. Les dépenses ont été de $3,297.62.

SAINT-GODEFROY.

Saint-Godefroy, comté de Bonaventure, est situé sur le côté nord de la baie des Chaleurs.

C'est une paroisse importante d'environ 2,500 habitants, qui s'occupent particulièrement de l'industrie de la pêche. L'agriculture y est aussi florissante.

Cette année, on a réparé le quai construit en 1904-05. Une partie du plancher, quelques solives et des défenses ont été renouvelées; d'autres petites réparations ont aussi été faites.

Dépenses, $599.64.

SAINT-GRÉGOIRE.

Saint-Grégoire est situé dans le comté de Québec, à 9 milles en bas de Québec. Population, 2,500.

On a construit un prolongement du quai, de 60 pieds de longueur par 30 pieds de largeur; ce prolongement a été fait au moyen d'encaissement rempli de pierres; il a pour but d'offrir plus d'espace pour les goélettes.

Les travaux ont été faits à la journée et ont coûté $4,915.

SAINT-HILAIRE.

Saint-Hilaire, comté de Rouville, est situé sur la rivière Richelieu, à 1 mille de la station de Saint-Hilaire, sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à 26 milles à l'est de Montréal. Le village compte huit magasins, trois hôtelleries, une succursale de banque, deux manufactures de beurre et de fromage, deux moulins à carder, un moulin à farine, une église (catholique romaine), un couvent et un bureau de poste. Population de la paroisse 1,462 âmes.

Afin de protéger la grève contre l'action des glaces et des vagues des bateaux passant sur la rivière Richelieu, on a construit, pendant les mois d'été, un mur de protection en béton, de 150 pieds de longueur, 13 pieds de hauteur, 6 pieds d'épaisseur à la base et 17 pouces au sommet. On a rempli l'espace en arrière de ce mur avec de la terre, jusqu'au niveau du terrain.

Ces travaux ont été faits à la journée et ont coûté $1,007.06.

SAINT-IGNACE DE LOYOLA.

Saint-Ignace de Loyola, comté de Berthier, est un village avec bureau de poste, situé le long du fleuve Saint-Laurent, près de l'extrémité ouest du lac Saint-Pierre, à

2½ milles de la station de Berthierville, du chemin de fer Pacifique-Canadien, et de Sorel, sur la rive opposée du Saint-Laurent, dans le comté de Richelieu. Il y a dans cette paroisse une église catholique et un magasin.

Population: 1,031 habitants.

Saint-Ignace de Loyola-est est situé sur la rive du Saint-Laurent, de l'île Saint-Ignace, à ¼ de mille en aval du quai du gouvernement, qui fut construit par contrat, en 1907-08, au coût de $10,800 et consiste: (*a*) en une pile de 60 x 40 pieds 4 pouces, avec un brise-glaces incliné de 1½ pour 1, placé dans 18 pieds d'eau à l'eau basse; (*b*) une approche en pilotis de 144 x 20 pieds avec côté en talus de 1½ pour 1 le long du côté d'amont; (*c*) un remblai en pierres de 84 pieds de longueur par 20 de largeur au sommet, avec les côtés garnis de pierres perdues et pentes de 1½ pour 1 et 1 pour 1 sur les côtés d'amont et d'aval respectivement.

Après avoir été endommagée par les glaces la tête du quai fut reconstruite en 1909, au coût de $2,200. Cette nouvelle tête de quai repose sur une substructure en pilotis et consiste en un encaissement rempli de pierres, de 75 pieds et 11 pouces de longueur par 40 pieds et 1 pouce de largeur et dont le sommet se trouve à 7½ pieds au-dessus de l'eau basse. Un plan incliné de 1 dans 10 fut construit pour relier le vieil abord en pilotis à la nouvelle tête du quai.

Cette année, on a fait les réparations suivantes:

L'inclinaison du plan incliné fut réduite à 1 dans 20; les solives du brise-lames ont été renouvelées et un nouveau brise-lames, de 84 pieds de longueur, avec un fruit de 1½ dans 1 a été construit pour protéger le remblai en pierres du côté d'amont. Le remblai en pierres ainsi que 1,600 pieds de la superficie du plancher ont été couverts avec des madriers de 3 pouces.

Les travaux ont été faits à la journée et ont coûté $1,500.35.

SAINT-IRÉNÉE.

Saint-Irénée est situé dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 78 milles en bas de Québec. Population, 1,800 habitants.

Trois différents travaux ont été faits cette année à Saint-Irénée: on a terminé la construction des abords du quai, on a réparé le quai et on a fait un arpentage du havre.

Abords du quai.

Afin de niveler, redresser et mettre en bon état les abords du quai, qui avaient été endommagés dans l'automne de 1913, on a construit environ 200 verges cubes d'encaissement avec remplissage en pierre et on a posé 200 verges carrées de plancher. La face de l'abord a été protégé au moyen de 120 verges carrées de lambris. L'espace en arrière de l'encaissement, a été rempli de terre et de gravier, dans ce but, on a employé 1,000 verges cubes de matériaux. Le garde-corps et les couronnements furent réparés et peinturés. On a aussi réparé les dommages causés par la tempête du 20 novembre 1914.

Dépenses, $2,496.59.

Réparations au quai.

Le quai, qui s'était affaissé d'environ 12 pouces, fut exhaussé et on a posé 1,050 verges carrées de nouveau plancher, ce qui a entraîné le renouvellement et l'addition de traversines, de longrines, de pièces de parement, de solives de plancher et de poteaux verticaux. On a posé 6 défenses et un lambris en bois dur à la tête du quai; 600 pieds de couronnement ont été replacés; le hangar et le couronnement ont été peinturés; l'appareil actionnant le plan incliné a été renfermé et d'autres petites réparations ont été faites.

Des réparations ont aussi été faites au plan incliné et au hangar qui avaient été endommagés par une tempête le 20 novembre 1914.

Dépenses, $3,588.56.

Arpentage du havre.

Afin de préparer les plans d'un prolongement projeté du quai de Saint-Irénée, on a fait un arpentage complet du havre et du quai pendant les deux périodes suivantes: du 10 au 26 juin 1914, et du 13 juillet au 15 septembre 1914.

Cet arpentage a compris de nombreux sondages et forages.

Dépenses, $994.16.

Tous les travaux ont été faits à la journée.

SAINT-JEAN, I. O.

Saint-Jean est situé sur la rive sud de l'île d'Orléans, comté de Montmorency, à environ 18 milles au-dessous de Québec. Population, environ 2,500 âmes.

Au cours de la dernière saison, on a peinturé les hangars à marchandises et la salle d'attente et on a réparé le toit du vieux hangar. On a remplacé 120 pieds linéaires de couronnement, 1,689 pieds linéaires de longrines, de traversines et de solives du plancher. On a aussi renouvelé 852 verges carrées de plancher, 2 poteaux d'amarrage et 150 verges carrées de lambris de 3 pouces en épinette, sur le côté nord-est du quai.

Le treuil mobile pour les bateaux, les poteaux d'amarrage et les pièces de couronnement ont reçu une couche de peinture à l'huile. On a aussi fait de légères réparations à la partie en macadam des abords du quai.

L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $2,246.02.

SAINT-JEAN DES CHAILLONS.

Pendant le dernier exercice financier, la falaise en argile contre laquelle s'aboute une partie des travaux actuels et qui menace de s'ébouler, dérangea une section de la construction de 1913 et brisa tellement l'ouvrage en caisson qu'on a dû construire à la hâte un ouvrage additionnel pour renforcer la partie des travaux qui menaçait de s'écrouler.

Les abords en chevalets de pilotis ayant été enlevés du quai de côté et reconstruits sur le sommet du mur de soutènement, on a dû construire, en 1913, un ouvrage additionnel en caisson au bout extérieur ou de l'est et le laisser inachevé à la fin de la saison; l'ouvrage consista en un caisson à parements ouverts, de 24 pieds, du nord au au sud, et de 28 pieds, de l'est à l'ouest, par 18 pieds de hauteur, avec parements en cèdre de 9 et 10 pouces carrés et de soliveaux de 12 pouces carrés. L'ouvrage est construit immédiatement en arrière du caisson original sur des fondations reposant sur l'argile dure, et est rempli de lest.

Sur le sommet de ce caisson, par dessus la plate-forme, on a posé un ouvrage en chevalets de pilotis, de 24 par 28 pieds pour recevoir les soliveaux et le plancher. En arrière, vers la colline, on a creusé une seconde excavation dans le côté de la falaise jusqu'à l'argile solide pour y construire un second caisson en cèdre de 10 x 10 pouces, de 24 x 28 pieds, du nord au sud et de l'est à l'ouest, par 18 pieds de hauteur, rempli jusqu'à 9 pieds de hauteur avec de la pierre, la face vers la colline est lambrissée. Dans les deux excavations, on a enlevé 340 verges cubes d'argile et de terre. Afin de drainer suffisamment l'eau qui coule de la falaise, on a creusé une tranchée sur chaque côté des caissons, à 8 et 12 pieds de distance; ces tranchées sont remplies de roche, avec le niveau en pente pour prévenir la détérioration. On a posé dans et autour des travaux environ 410 verges cubes de pierre; on devra en charroyer beaucoup plus, la saison prochaine.

Le posage des abords en chevalets sur le mur de soutênement nécessita des changements à la plate-forme du caisson original. L'ouvrage en chevalets a été transporté 14 pieds en arrière; on l'a exhaussé de 7 pieds, par un ouvrage en caisson à parements ouverts, sur 24 pieds par 28 pieds et couvert en madriers d'épinette de 3 pouces. On a prolongé ce plancher 86 pieds vers la falaise, sur la même largeur de 28 pieds, posé sur

7 rangs de soliveaux en cèdre de 12 pouces carrés, convenablement renforcés. Des pièces de garde en cèdre de 5 x 5 pouces ont été posées sur les côtés des abords.

Sur l'extrémité élevée vers le rivage et sur les abords en chevalets on a posé sur le plancher là où il y a le plus de trafic une lisière de plancher, de 30 pouces de largeur par 350 pieds de longueur, en bouts de madrier de 3 pouces.

On a exécuté beaucoup de travaux sur les abords de la falaise à partir de la traverse du chemin jusqu'au plancher de l'ouvrage en chevalets, afin d'améliorer la pente et creuser les fossés de drainage. On a répandu sur le chemin 40 charges de gros gravier. On a fait des réparations temporaires au quai et au plancher pour prévenir les accidents. On a réparé et peinturé la salle d'attente et le hangar et, à la fin de la saison, on a transporté au rivage le hangar et protégé tout ce que la glace pouvait endommager.

SAINT-JEAN-PORT-JOLI.

Le village de Saint-Jean-Port-Joli, dans le comté de l'Islet, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 60 milles en bas de Québec.

Les grandes marées atteignent une hauteur de 21 pieds, et les mortes-mers, 13 pieds.

Le 15 décembre 1913, on a passé un contrat pour la construction de certaines améliorations au quai, consistant en une addition au quai de 100 pieds de longueur, de 38 pieds de largeur et sur une hauteur moyenne de 30 pieds; cet ouvrage additionnel sera en ligne avec le quai; à parements clos et rempli de roches.

L'ouvrage a été commencé le 1er mai 1914, et les estimations finales ont été envoyées le 17 novembre.

Cette construction donne plus d'abri aux vaisseaux amarrés aux quais, et beaucoup exposés aux vents du nord et de l'est; cependant, l'abri ne sera pas complet avant qu'on construise un brise-lames pour protéger le quai des coups de vent. Les dépenses sur ces travaux s'élèvent à $8,730.13; de ce montant on a dépensé $525 pour lester les fondations d'avantage.

La somme de $387.35 a été dépensée, à la journée, pour des réparations au vieux quai consistant à renouveler le plancher, les soliveaux, les pièces de couronnement, sur une longueur de 100 pieds et sur toute la largeur du quai.

SAINT-JÉRÔME.

Saint-Jérôme, dans le comté de Chicoutimi, est situé sur le côté ouest du lac Saint-Jean. Sa population est d'environ 2,000 habitants dont la plupart s'occupent de l'agriculture. C'est la place la plus importante de la région.

Au cours de l'exercice financier, la tête du quai, construite l'année dernière, et qui avait tassé, a été exhaussée de 2 pieds, sur une longueur de 70 pieds par 30 pieds de largeur. Tout le quai a été réparé sur une longueur de 200 pieds par 21 pieds de largeur avec des madriers de 3 pouces. Deux espaces entre les piles, de 25 par 25 pieds et 15 pieds de hauteur, ont été remplis par un ouvrage en caisson rempli de pierre, et on a construit un hangar à marchandises, de 24 par 30 pieds.

L'ouvrage a été commencé le 1er août et complété le 25 mars; il a été fait à la journée.

Montant voté, $2,500; somme dépensée, $2,098.80.

Dragage.

Le 28 juillet, on donna l'autorisation d'envoyer la drague *N° 111, Lac Saint-Jean,* du ministère, faire du dragage sur le côté est du quai.

Le but des travaux était de mettre à l'abri des grands vents de nord-est les bateaux de passagers et de marchandises. L'étendue creusée est de 11,625 pieds carrés, jusqu'à une profondeur de 6 pieds au-dessous de l'eau basse des marées ordi-

naires. On a enlevé environ 1,602 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands.

On a commencé le dragage le 29 juillet et on a continué jusqu'au 22 août. Les déblais enlevés sont de l'argile, du sable et du gravier.

SAINT-JOSEPH DE SOREL.

Saint-Joseph de Sorel est un village et aussi une paroisse dans le comté de Richelieu et sur le chemin de fer "South Shore"; il est situé sur la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent, à l'extrémité sud-ouest du lac Saint-Pierre et est le port d'escale des bateaux de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario. Le village possède un bureau de poste et les ateliers du ministère de la Marine et des Pêcheries pour la construction et la réparation des vaisseaux et des barges du gouvernement; ces ateliers emploient 700 ouvriers. Il contient aussi une église (catholique romaine) 4 magasins, 2 scieries et moulins à farine. Population, 1,800 habitants.

Le quai public de Saint-Joseph de Sorel se compose de:—

1. Une tête de quai de 72 pieds et 3 pouces sur 46 pieds et 2 pouces construite d'une substructure en pilotis jusqu'à $2\frac{1}{2}$ pieds au-dessus du zéro de l'échelle d'étiage d'une superstructure en caisson à parements clos, dont le plancher se trouve à $12\frac{1}{2}$ pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, la face extérieure est dans 12 pieds d'eau.

2. Des abords en caissons à parements fermés de 110 pieds et 4 pouces à 119 pieds de longueur sur 18 pieds de largeur.

3. Des abords en pierre de 74 x 18 pieds avec les côtés en pierres perdues et pente de 1 dans 1.

On a réparé, au cours de la saison, la salle d'attente et le hangar à marchandises, sur le quai. On a renouvelé une partie du plancher des abords, exhaussé et nivelé le chemin conduisant aux abords. L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $880.60.

SAINT-JUSTIN.

Saint-Justin est un village du comté de Maskinongé, situé à neuf milles de Louiseville et à 33 milles de Trois-Rivières. Population, 3,000 âmes.

Le ruisseau de L'Ormière coule à travers ce village et la crue des eaux a causé des dommages considérables dans cette place, l'année dernière.

On décida d'améliorer ce cours d'eau et on construit des petites jetées en rocaille en travers et sur le rivage afin de faire des barrages pour arrêter le courant. L'ouvrage exécuté à la journée, a été commencé le 1er juillet et suspendu le 5 août. Dépenses totales, $1,967.86, y compris les gages et les matériaux pour construire les quatre barrages suivants:—

1. Un barrage de 40 pieds de longueur, avec une pente de 90 degrés.
2. Un barrage de 45 pouces de longueur, avec une pente de 1 dans 3.
3. Un barrage de 20 pouces de longueur, avec une pente de 60 degrés.
4. Un barrage de 50 pouces, avec une pente de 1 dans 3.

On a construit des drains pour sécher le surplus d'eau.

SAINT-LAMBERT.

Saint-Lambert, une ville dans le comté de Chambly-Verchères, se trouve sur le Saint-Laurent et sur le chemin de fer du Grand-Tronc; il est situé à 6 milles de Montréal et est joint avec cette ville par le pont Victoria. C'est une jonction des chemins de fer du Grand-Tronc, de l'Intercolonial, Québec, Montréal, et Sud et du Vermont-Central. Cette ville possède un bureau de poste, quatre églises (méthodiste, épiscopalienne, presbytérienne et catholique romaine), douze magasins, une scierie, une succursale de la banque de Toronto, le service du télégraphe, et des messageries, une école supérieure et une école primaire catholique. Population, 3,440 âmes.

En 1901, le ministère des Travaux publics a fait construire une digue de protection de 630 pieds de longueur, avec un trottoir de 5 pieds de largeur sur le sommet.

Dans les mois d'août et septembre 1913, les soliveaux et le plancher entier de ce trottoir ont été renouvelés, le travail étant à la journée.

Au commencement de l'été, le feu a endommagé sérieusement une partie de cette digue de protection. On autorisa directement de la faire réparer. Les réparations ont été exécutées à la journée et complétées au coût de $304.47.

SAINT-LAURENT, ÎLE D'ORLÉANS.

Saint-Laurent, comté de Montmorency, est situé sur la côte sud de l'île d'Orléans, à 10 milles en bas de Québec.

Population, 2,200 âmes.

Au cours de la saison dernière, le vieux phare a été démoli, un nouveau ayant été construit sur le quai par le ministère de la Marine et des Pêcheries. La bâtisse contenant le hangar à marchandises et la salle d'attente a été complètement réparée et peinturée; on a construit une autre cheminée. Depuis quelques années, la tête du quai ainsi qu'une partie des abords ont tassé de plus de 2 pieds, à certains endroits; on a donc renouvelé ou ajouté 3,028 pieds linéaires de pièces de parements, des soliveaux de plancher, des traversines, des longrines et des pièces de couronnement, afin de lever la bâtisse comprenant la salle d'attente et le hangar et d'exhausser le plancher à son niveau normal. Afin de renforcer le côté nord-est des abords, sur une longueur de 200 pieds, qui menaçait de s'écrouler, on a posé des barres en fer de 4¼ pouces et des soliveaux en chêne convenablement boulonnés, sur chaque côté. On a renouvelé 1,382 verges carrées de plancher, 7 poteaux d'amarrage, 9 défenses et 2 échelles ainsi que 53 verges carrées de lambrissage en orme d'Amérique de 10 pouces, sur la face de la tête du quai. Le treuil mobile, les poteaux d'amarrage et les pièces de couronnement ont été peinturés à l'huile.

L'ouvrage a été fait à la journée au coût de $4,263.92, jusqu'à date.

SAINT-MAJORIQUE.

Saint-Majorique est le nom d'une grande paroisse située sur le côté nord du bras nord-ouest du havre de Gaspé, à l'embouchure de la rivière Dartmouth.

En septembre 1911, on a commencé la construction d'un chemin et d'une levée d'accès au chenal principal qui mène à l'embouchure de la rivière Dartmouth, à partir de Saint-Majorique.

Ces travaux ont été décrits dans le rapport de 1914.

Au cours des six derniers mois, l'ouvrage a été complété et ouvert au trafic, à l'exception d'un talus en pierres perdues le long supérieur de l'extrémité vers le village, qui sera exhaussé et renforcé à plusieurs endroits.

Dépenses, $8,000.

SAINT-MARC.

Dragage.

Saint-Marc, comté de Chambly-Verchères, est situé sur la rivière Richelieu, à 9 milles de la gare de Belœil, sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à 15 milles de Saint-Hyacinthe. Il possède une église (catholique romaine), un bureau de poste, trois magasins, un moulin à scie, deux manufactures de portes et de châssis, une beurrerie, et le téléphone, etc. Population du village et de la paroisse, 950 âmes.

Le site des travaux se trouve à environ 3½ milles en bas du village de Saint-Marc.

Du 17 au 20 octobre, la drague *N° 119,* du ministère, a enlevé environ 406 verges cubes d'argile, mesure prise sur les chalands, pour compléter un bassin de 7 pieds. Heures de dragage, 20; une tranchée, de 12 à 22 pieds; face, de 2½ à 6 pieds, et distance,

127 pieds. On a charroyé les déblais à ½ mille. Les dimensions de l'étendue draguée, 70 pieds le long du rivage sur une largeur moyenne de 70 pieds. La quantité enlevée forme 305 verges cubes, mesure prise sur place au moyen de sondages; facteur d'expansion 33⅓ pour 100.

SAINT-MATHIEU.

Dragage.

Saint-Mathieu, comté de Rimouski, est situé à 4 milles au sud de la station de Saint-Simon, c'est une paroisse importante ayant une population d'environ 1,500 habitants. L'agriculture et le commerce du bois sont les principales industries de l'endroit. Il y a deux scieries, une des meilleures fabriques de beurre du district et une fabrique de boîtes à beurre.

Il y a deux lacs séparés par une bande de terrain marécageux; le lac de l'ouest ou lac supérieur a environ quatre milles de longueur; le lac inférieur a 1½ mille. La décharge de ces deux lacs est connue sous le nom de rivière Saint-Simon et passe par Saint-Fabien, près de la station de l'Intercolonial. Un peu de dragage dans la rivière et entre les deux lacs donnera une profondeur d'eau de 3 pieds, ce qui sera suffisant pour le flottage du bois.

Au cours de l'exercice financier 1914-15, l'ouvrage a consisté à compléter le chenal commencé, l'année précédente. On a creusé le chenal entre les deux lacs, sur une longueur de 400 pieds par une largeur de 30 pieds et jusqu'à une profondeur de 4 pieds; le chenal est en bon état.

On a nettoyé l'entrée de la rivière ainsi qu'une partie, en haut et en bas. Le chenal a maintenant 500 pieds de longueur par 35 pieds de largeur et une profondeur de 4 pieds.

Montant dépensé, $997.33.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE (GRANDES-PILES À LA-TUQUE).

La rivière Saint-Maurice coule à travers les Laurentides, sur une distance de 350 milles et se jette dans le fleuve Saint-Laurent, près de Trois-Rivières.

Le déboisement de l'étendue drainée, d'environ 16,000 milles carrés, augmente l'érosion de ses rives dénudées, composées d'une matière qui se détériore facilement sous l'action de l'eau. On trouve difficile d'entretenir le dragage entre Grandes-Piles et La-Tuque, situés entre le 32e et le 105e mille de l'embouchure. La matière enlevée étant en partie déposée par l'eau, la partie navigable de la rivière est ainsi affectée par les détritus entraînés par son cours d'eau principal et ses tributaires. L'entretien de ce chenal consiste à creuser les battures de sable alluvial qui se forment aux coudes et aux endroits les plus larges de la rivière.

Du dragage a été fait, pendant la dernière saison, par la drague *P. W. D. N° 122*, du ministère, aux endroits suivants:—

A l'île aux Morpions, sur le 45e mille de Trois-Rivières, la longueur de l'étendue draguée est de 884 pieds, par 40 pieds de largeur au fond; la profondeur moyenne est de 2·85 pieds; l'étendue, 35,360 pieds carrés, et les déblais enlevés, du gravier. Quantité enlevée, 3,751 verges cubes. L'ouvrage a été commencé le 18 juillet et suspendu le 25 juillet.

A la Traverse à Ricard, sur le 43e mille, la longueur de la partie draguée est de 1,216 pieds; largeur au fond, 40 pieds; profondeur moyenne de la tranchée, 3·13 pieds; déblais enlevés, du gravier; quantité, 5,683 verges cubes. L'ouvrage a été commencé le 5 août et discontinué le 19 août.

A la Pointe à Trudel, sur le 40e mille, la longueur de la partie creusée est de 2,254 pieds; largeur, 40 pieds; profondeur moyenne de la tranchée, 3·3 pieds; déblais, du gravier et du sable; la quantité enlevée, 11,470 verges cubes, mesure prise sur les chalands. Le dragage a été commencé le 31 août et suspendu le 3 octobre.

A l'Ile aux Fraises, sur le 40e mille, la longueur de l'étendue draguée est de 883 pieds; largeur, 40 pieds; profondeur moyenne de la tranchée, 1·4; déblais, du gravier et du sable; quantité enlevée, 1,756 verges cubes. L'ouvrage a été commencé le 7 octobre et discontinué le 14 octobre.

A la Pointe à Madeleine, sur le 39e mille, la longueur de la partie draguée est de 117 pieds; la largeur au fond, 40 pieds; la profondeur moyenne de la tranchée, 5·6 pieds; déblais, du sable; quantité enlevée, 1,443 verges cubes. Cet ouvrage a été commencé le 16 et complété le 22 octobre.

La *Compagnie des Laurentides, Limitée,* des industriels de Grand'Mère, sont à ériger un barrage en cet endroit. Après qu'il sera complété, l'eau ainsi retenu exemptera le dragage de la rivière entre Grandes-Piles et la rivière Mackinac.

Le dragage sur la rivière Saint-Maurice a été commencé en 1899; il a été continué comme suit:—

Année.	Quantité enlevée (verge).	Dépenses. $ c.
1899	....	4,359 11
1900	....	9,598 29
1901	....	6,394 83
1902	11,390	8,004 00
1903	13,712	7,768 16
1904	....	7,953 02
1905	8,771	11,240 21
1906	....	9,198 08
1907	....	15,009 02
1908	....	16,146 59
1909	37,317	4,236 99
1910	....	9,412 79
1911	35,069	9,214 43
1912	20,784	7,199 69
1913	35,134	12,236 08
1914	24,103	7,210 92

RAPIDE MANIGONCE.

Le Rapide Manigonce est situé sur la rivière Saint-Maurice, à 56 milles de son embouchure. Le but des travaux est d'entretenir un chenal de 4 pieds et de redresser les deux parties de ce chenal qui sont presqu'à angle droit, en enlevant les gros cailloux, qui obstruent la navigation.

Au cours de la dernière saison, on a enlevé des cailloux sur une distance de 1,000 pieds et une largeur de 100 pieds. La quantité enlevée est de 148 verges cubes, du 14 août au 8 octobre. On les a transportés sur le rivage, à 250 pieds du chenal principal.

Il faudrait de deux à trois ans pour compléter ces travaux.

Ce dragage a été exécuté par l'arrache-roche, *P.W.D. No. 101* du ministère, au coût de $3,809.01.

Pendant 1913, l'arrache-roche a enlevé, ici, 653 verges cubes de cailloux, au coût de $4,485.07.

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel, comté de Bellechasse, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 15 milles en bas de Québec. Le village offre un site tout à fait pittoresque, qui est très fréquenté l'été. Le caboteur à vapeur *Champion* y fait escale deux fois par jour donnant ainsi toutes les facilités pour transporter les produits agricoles.

Les grandes marées atteignent ici une hauteur de 21 pieds, et les petites marées 13 pieds.

Pendant le présent exercice financier, les réparations suivantes ont été faites aux quai:—

On a renouvelé le lambrissage en épinette, de 3 pouces d'épaisseur, sur le côté nord-est du quai, sur une longueur de 600 pieds par 12 à 18 pieds de hauteur.

Le lambrissage doit être tenu en bon état à cause des ouvertures de 10 pouces entre les pièces de parement par lesquelles le lest s'échapperait si elles n'étaient pas convenablement lambrissées. Le plan incliné sur le côté ouest a été presqu'entièrement renouvelé. On a remplacé quatre poteaux d'amarrage et on a fait des réparations temporaires au lambrissage du côté sud-est. On a exhaussé le sommet de la tête du quai, de 5,600 pieds carrés et on a posé des nouveaux soliveaux, un nouveau plancher et des nouvelles pièces de couronnement. On a couvert en lambris à déclin le hangar se trouvant sur la tête du quai et on l'a peinturé à l'intérieur et à l'extérieur. On a enlevé, réparé et replacé dix bandes en fer sur les coins du nord-est et du sud-ouest et on a fait des légères réparations à plusieurs endroits.

Les travaux ont été exécutés du 29 juin au 19 septembre, au coût de $1,997.97.

SAINT-NICOLAS.

Pour une longueur de 253 pieds sur la partie étroite du quai (23 pieds de largeur), du plancher jusqu'à 6 ou 7 pieds plus bas, les pièces de parement sur les côtés ouest et est étaient dans un si mauvais état qu'on a dû les enlever et les renouveler. Les deux rangs du dessus, s'étendant à 20 pouces au-dessus du plancher étaient des pièces de garde, communément appelées "gardes-roues", pour empêcher les charrettes de reculer en dehors du quai; on renouvela ces deux rangs avec de l'épinette de 11 pouces carrés, qui est plus fort que le cèdre. Les autres rangs jusqu'à 7 pieds plus bas ont été renouvelés avec des pièces carrés en cèdre. On a replacé quelques pièces transversales, quelques longrines et quelques soliveaux en cèdre, qu'on a trouvé sains en les enlevant. Toutes les pièces nouvelles sont en cèdre de 9 et 12 pouces carrés et en épinette de 11 et 12 pouces carrés.

Sur une longueur de 250 pieds par 21 pieds de largeur, on a renouvelé le plancher avec des bons madriers sains en épinette de la 2ème, 3ème et de 4ème qualité. On a doublé le plancher avec des madriers en pin de 4 pouces, choisis parmi ceux enlevés des autres parties, sur l'extrémité intérieure où se tiennent les charrettes et les bestiaux, les jours de marché. L'étendue ainsi couverte est de 55 à 45 pieds, soit 9,900 pieds, m. p., de pin, sur le quai, on a posé 15,000 pieds, m. p., d'épinette. Le passage au point de jonction de l'extrémité intérieure et des abords, de 23 pieds de longueur a été couvert en madriers de cèdre, de 4 pouces par 18 et 21 pieds de longueur.

On a posé, sur les côtés est et ouest de la partie réparée, quarante défenses en épinette de 6 x 9 pouces, c'est-à-dire 20 sur chaque côté, de 10 à 20 pieds de longueur.

Sur une longueur de 145 pieds, tout le lambrissage du côté est, à partir du plancher jusqu'en bas, a été renouvelé avec des madriers en épinette de 3 pouces; sur une longueur de 160 pieds, le lambrissage a été en partie réparé et renouvelé avec de l'épinette de 3 pouces.

Toute la face extérieure et les coins de retour de la tête du quai, sur un contour de 134 pieds, ont été lambrissés à nouveau avec du pin de la Colombie-Britannique de 6 pouces; l'ouvrage s'étend du sommet du plancher jusqu'à 25 pieds plus bas, bien assujetti avec des boulons en fer rond de ¾ pouce, avec des têtes, et renforcés avec 9 bandes sur chaque coin, pliées sur les coins et enclavées dans le lambrissage. Les bandes sont en fer plat de 4 pouces de largeur, de ¾ pouce d'épaisseur et de 16 pieds de longueur, assujetties avec des boulons en fer rond de ¾ pouce. Le sommet du lambrissage a été bien peinturé ainsi que les pièces de couronnement et les poteaux. On a aussi réparé le plan incliné.

Deux bâtisses étaient incluses dans l'achat du quai, ainsi qu'une maison d'un étage dont la moitié avec un haut soubassement pour emmagasinage, et une grande

étable de 100 pieds de longueur par 24 pieds de largeur, avec une double rangée de stalles pour les chevaux et les bestiaux, en attendant l'arrivée du bateau, les jours de marché. On a fait des réparations nécessaires à l'étable, y compris le posage d'une couche en goudron sur le toit. On a posé un nouveau plancher dans la moitié de la maison qui sert de salle d'attente et réparé les portes et les fenêtres. Deux hangars mobiles sur le quai ont été réparés et les trois ont été peinturés. On a nivelé les abords du quai, sur une longueur de 150 pieds.

SAINT-OURS.

Saint-Ours, une ville incorporée dans le comté de Richelieu, est située à deux milles de la gare de Saint-Roch, sur la ligne riveraine du chemin de fer Québec, Montréal et Méridional. Cette ville possède une église (catholique romaine), dix magasins, un hôtel, une fabrique de voitures, une fromagerie, une fabrique de charrues et un moulin à scie. Population, 900 habitants.

Le but de ce dragage était d'enlever les déblais jetés en cet endroit, en 1912-13, par la drague *Saint-Louis ou n° 121.*

Les travaux ont été exécutés à 1,500 pieds en bas de la ville.

Du 13 au 17 septembre, on a enlevé environ 200 verges cubes d'argile, pour nettoyer et compléter un bassin d'accostage, vis-à-vis de la propriété de Mme Rolland. Montant dépensé, $126, ou 62 cents par verge cube. L'ouvrage a été fait à la journée.

Dimensions des travaux: 100 pieds de profondeur par 20 pieds de largeur, le long du rivage.

SAINT-ROCH DES AULNAIES.

Saint-Roch des Aulnaies est sité sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de l'Islet, à 77 milles en bas de Québec.

Du 5 juin au 6 septembre, de l'exercice dernier, afin d'avoir plus d'espace pour le trafic, on a construit un prolongement du quai, de 50 x 21 pieds et de 23 pieds de hauteur, situé au côté nord de l'extrémité extérieur du quai.

La construction est en caisson à parements clos et rempli de lest.

L'ouvrage a été exécuté, à la journée, durant les mois de juillet, août et septembre, au coût de $2,672.40.

SAINT-ROMUALD.

Saint-Romuald, comté de Lévis, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ 3 milles en haut de Québec. Population, 4,300 âmes.

On a enlevé sur la grève, près du quai, des cailloux qui constituaient un danger pour les goêlettes et qui rendaient le bassin impraticable, à mer basse.

L'ouvrage a été fait à la journée; dépenses, $1,499.46.

SAINT-SIMÉON.

Saint-Siméon, comté de Charlevoix est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 12 milles en bas de Malbaie. Population, 1,800 âmes.

Au cours de la dernière saison on a acheté et installé un appareil d'actionnement du plan incliné mobile. On a complètement réparé le coin ouest du quai qui avait été endommagé par la glace, rempli en pierres et mis en bon état la partie de terre des abords qui avait été vidée au cours de tempête du 20 novembre 1914.

L'ouvrage a été exécuté à la journée, au coût de $1,388.61.

SAINT-THIMOTHÉ.

Saint-Thimothée, un village dans le comté de Beauharnois, est situé sur le Saint-Laurent et sur le chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, à 5½ milles de Valleyfield. Population de la paroisse, 1,550.

Le quai du ministère a été construit en partie en 1889 et en partie en 1899. Il consiste en:

1. Des abords de 250 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, construits de pierre et de terre couvertes avec du gravier.

2. Une tête de quai de 100 x 42 pieds, submergée dans 7 pieds d'eau à l'étiage.

3. Un prolongement extérieur de 100 x 20 pieds construit en 3 caissons de 25 x 20 pieds chacun, placés à 20 pieds l'un de l'autre avec la face extérieure à 44 pieds du caisson intérieur.

Afin d'assurer une plus grande protection aux travaux et rendre la construction permanente, on a construit deux caissons à parements clos que l'on a submergés entre les trois caissons, formant ainsi une tête de quai solide, rempli de pierre, nivelé et macadamisé. On a réparé le long des abords, le talus en pierres perdues, et posé un nouveau plancher dans le hangar à marchandises. L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $1,501.45. Ces travaux sont en bon état.

SAINTE-VICTOIRE.

Sainte-Victoire est le nom d'un village et d'une paroisse dans le comté de Richelieu. Le village est situé à 6 milles de la station de Saint-Robert, et à 8 milles de Sorel. Il possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), quatre magasins, un moulin à farine et un moulin à scie. Village et paroisse, 1,532 habitants.

Le ministère a passé un contrat de $1,925 avec Charles Papillon et Charles Gouin, de Saint-Ours, pour la construction d'un hangar à marchandises, de 30 x 18 pieds, d'un prolongement aux abords du quai sur 20 pieds, pour niveler le chemin reliant la voie publique au chemin et pour construire une clôture, de 340 pieds de longueur, le long du chemin ainsi que pour la propriété achetée pour le site du quai.

L'ouvrage a été fait au coût de $1,997.

SAGUENAY (DRAGAGE).

La ville de Chicoutimi, dans le comté du même nom, est située sur la rive sud de la rivière Saguenay, à 71 milles en amont de Tadoussac et à la tête de la navigation; c'est le terminus du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean. La compagnie de navigation Richelieu et Ontario fait le service quotidien entre Québec et Chicoutimi. Population, 8,000 âmes.

Le but des travaux est de faire un chenal de 250 pieds de largeur, sur 350 à 500 pieds, dans le coude jusqu'à une profondeur minimum de 16 pieds à l'extrême eau basse, afin de permettre aux vaisseaux océaniques d'entrer à n'importe quelle haute marée.

Au cours de l'exercice financier dernier, la drague *N° 116, Progress,* du ministère a enlevé 45,840 verges cubes de déblais. mesure sur les chalands. On a commencé à draguer le 6 août et on a continué jusqu'au 27 octobre. L'ouvrage consista surtout à draguer les amas de sable, et à cause de cela on a dû surveiller les travaux avec soin.

Il reste encore à enlever environ 144,347 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands. Les déblais enlevés sont surtout de l'argile avec un peu de sable et quelques cailloux.

SAULT-AU-MOUTON.

Sault-au-Mouton est une partie de la paroisse de Mille-Vaches et est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 39 milles de Tadoussac. Il y a une scierie appartenant à la compagnie *Iberville Lumber* qui emploie à peu près 75 personnes. C'est une des meilleures places de la rive nord pour le commerce du bois.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé $764.20 pour enlever les cailloux dans le chenal conduisant au quai. Ces cailloux obstruaient le passage des barges employées à charger les vaisseaux océaniques.

L'ouvrage a été commencé le 20 juillet et complété le 25 août; il a été fait à la journée.

SENNEVILLE.

Senneville est situé sur l'extrémité ouest ou l'extrémité d'en haut de l'île Montréal, à environ 1 mille au nord de Sainte-Anne de Bellevue, et à 21 milles à l'ouest de la cité de Montréal. Il est vis-à-vis du lac des Deux-Montagnes et c'est une place d'été importante; il y a plusieurs propriétés considérables.

Tout le long, en bas des écluses, à Sainte-Anne de Bellevue, jusqu'à l'extrémité d'en haut de la rivière des Prairies, une distance de 7 milles, il n'y a aucun débarcadère public sur l'île de Montréal.

Le but de ce dragage est d'avoir un havre d'abri pour les nombreux yachts et chaloupes.

Du 3 juin au 1er août, la drague *N° 103*, du ministère, a enlevé environ 4,136 verges cubes d'argile, de sable, de cailloux et d'argile dure, mesure prise sur les chalands, pour compléter un chenal de 4 pieds et un bassin. Heures de dragage, 337; tranchée, de 18 à 25 pieds de largeur; face, de 1½ à 4 pieds, et la distance, 1,797 pieds. On a jeté les déblais dans un bassin profond vis-à-vis de la propriété de Maher, à ¼ de mille plus loin et qui se trouve à 2 milles en haut du lac des Deux-Montagnes.

Dimensions de l'étendue draguée: un bassin d'accostage, vis-à-vis du parc public, sur une longueur de 310 pieds, le long du rivage, par 200 pieds de largeur; un chenal d'entrée, de 440 pieds de longueur, sur une largeur moyenne de 25 pieds, le tout jusqu'à une profondeur de 4 pieds au-dessous de l'extrême eau basse. La quantité enlevée est de 3,104 verges cubes, mesure prise sur place, en janvier 1915, au moyen de sondages. Facteur d'expansion, 33⅓ pour 100.

STURGEON BAY.

Sturgeon Bay, un prolongement de la rivière Richelieu, est situé vis-à-vis l'extrémité supérieure de l'Isle aux Noix, à 5 milles au nord de Lacolle et à 13 milles au sud de Saint-Jean.

L'Ile aux Noix divise la rivière Richelieu en deux chenaux: le chenal est et le chenal ouest. Actuellement le chenal navigable passe à l'est de l'Ile aux Noix, vis-à-vis de la rivière du Sud, traverse presque perpendiculairement le courant rapide et longe ensuite la rive ouest de la rivière Richelieu.

Il est très difficile de traverser par un vent sud ou nord. De plus, la rivière du Sud, surtout pendant la crue des eaux du printemps entraîne une grande quantité de sédiment qu'elle dépose à son embouchure, à l'endroit de cette traverse. On a souvent dragué ici, mais le remplissage se fait rapidement. On devra bientôt creuser à nouveau, parce qu'à l'eau basse, il n'y a que six pieds de profondeur.

Tout le long de la rive ouest de l'Ile aux Noix, il y a un chenal naturel, plus court et beaucoup plus droit, obstrué à son extrémité supérieure seulement, vis-à-vis la baie Sturgeon, par une batture.

Le but de ce dragage est de faciliter l'accès au quai du gouvernement à Saint-Paul de l'Ile aux Noix, sur la rive ouest de la rivière Richelieu, et pour créer une meilleure route pour environ 4,000 barges qui font leur service entre Lac Champlain, Saint-Jean et Chambly.

Les lieux du dragage se trouvent à environ 1,800 pieds de l'extrémité supérieure de l'Ile aux Noix, dans une direction sud-ouest.

Du 27 octobre au 17 novembre, la drague n° 119, du ministère, a enlevé environ 4,002 verges cubes d'argile, mesure prise sur les chalands, pour creuser un chenal de 9 pieds. Heures de dragage, 136; la tranchée a 22 pieds de largeur; face, de 3 à 5 pieds; distance, 1,911 pieds; le remorqueur a transporté les déblais à ½ mille plus haut.

La quantité totale de déblais enlevés par la drague n° 119, est 3·003, mesure prise sur place avec un facteur d'expansion de 33⅓ pour 100 pour déterminer la mesure sur les chalands. Dimension des travaux: une tranchée de 450 pieds de longueur par 50 pieds de largeur moyenne et jusqu'à une profondeur de 9 pieds au dessous de l'extrême eau basse.

Afin de compléter le chenal de 9 pieds, tel que projeté, il faudrait enlever 43·311 verges cubes d'argile, de sable et de cailloux, mesure prise sur place.

TADOUSSAC (ANSE À L'EAU).

Tadoussac, le chef-lieu du comté de Saguenay, est situé à l'embouchure de la rivière Saguenay. C'est une place d'été très fréquentée.

Lors de la dernière session du parlement, on a voté la somme de $1,500 pour réparer le quai, et pendant l'exercice financier, on a dépensé la somme de $1,452.38 pour ces réparations, consistant à renouveler le lambrissage de la face extérieure du quai, sur une longueur de 110 pieds par 24 pieds de largeur, ainsi que 24 défenses en sapin, de 8 x 10 pouces. On a remplacé par un palan en chaînes Reading les vieux treuils qui actionnaient le plan incliné mobile.

L'ouvrage a été commencé le 8 juillet et complété le 10 février; il a été fait à la journée.

THURSO.

Thurso, comté de Labelle, est un village situé sur le côté nord de la rivière Ottawa; sa population est de 700 habitants. Il y a une station du chemin de fer Pacifique-Canadien qui est à une distance de 30 milles de la cité d'Ottawa.

Le 14 mars 1914, on a passé un contrat avec Alf. Bélanger et Cie, pour la construction du quai en encaissement moyennant la somme de $12,178.10 environ. L'ouvrage a été commencé le 23 mars et complété le 12 décembre.

La structure est en caissons à parements ouverts, de 432 pieds de longueur, ayant un tirant d'eau de 9 pieds à l'extrémité extérieure, construit jusqu'à une hauteur de 16 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. La tête du quai, de 112 x 48 pieds, a trois débarcadères protégés par un brise-glace. La partie du quai à haut niveau comprend onze caissons et onze travées, de 16 pieds carré chacun, et se prolongeant de 32 pieds de manière à former le toit du hangar placé à bas niveau, a de 16 à 40 pieds de largeur, 220 pieds de longueur, et est construite en pierres perdues avec un remplissage en terre; la chaussée sur le sommet est finie avec la pente requise jusqu'au chemin public; le tout formant un total de 400 pieds. Un hangar à haut niveau est placé dans l'angle de la tête du quai et des abords; et un garde-corps à deux lisses est posé partout où c'est nécessaire.

On autorisa le montant supplémentaire de $90 pour fournir et poser deux embranchements de conduits en béton de 15 pouces, sur une longueur de 18 pieds, et pour creuser le canal d'entrée jusqu'à 1 pied au-dessous du niveau de l'eau basse, afin de draîner les abords en terre, et le même jour on vota un autre montant de $30 pour construire un escalier, reliant le haut niveau avec les débarcadères à bas niveau, de 16 pieds de longueur, 4 pieds de largeur et avec une rampe. On a aussi donné l'ordre de dépenser $169.10 de plus pour élargir de 16 pieds les abords à bas niveau, sur une longueur de 40 pieds.

Le 24 novembre 1914, on donna l'autorisation de construire un brise-glace nécessaire afin de protéger le hangar à marchandises, et les entrepreneurs consentirent à le construire selon les prix par unité mentionnés dans le contrat. Le brise-glace est en caisson à parements ouverts et lambrissés, de 8 pieds de largeur, 24 pieds de longueur et d'une hauteur moyenne de 8 pieds. Dépenses, jusqu'au 31 mars, $11,657.41.

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles, comté de Témiscouata, est un village important situé sur le chemin de fer Intercolonial, à 25 milles, en aval de Rivière-du-Loup. Le pays avoisinant est fertile et le village florissant. Il est assez fréquenté comme station estivale. Population, environ 4,000 âmes. La quantité de marchandises expédiées par l'*Intercolonial,* pour l'année se terminant dans janvier dernier, s'élève à 7,000 tonnes, consistant en beurre, fromage, bétail, foin, céréales, pommes de terre et marchandises de toutes sortes requi-

ses pour le commerce général de l'endroit. Expédition par voie fluviale; quatre goélettes de 66, 30, 25 et 20 tonnes font le service 3 fois par mois chacune, en moyenne, entre le village, Québec et les autres ports. Quantité de marchandises transportées, 7,500 tonnes.

Un petit steamer fait un service quotidien, transportant la malle, entre Trois-Pistoles et Les Escoumains, sur la rive nord. Il transporte aussi chaque saison, environ 30,000 livres de saumon et de hareng frais. A cause de la pression de la glace, qui menaçait de renverser le brise-lames construit en travers de l'entrée du havre, à Trois-Pistoles, il a été nécessaire de renforcer la structure en l'élargissant, le long du côté nord-est. Pendant l'exercice financier dernier, des caissons, de 100 pieds de longueur, ont été construits, dans ce but, aux deux extrémités du brise-lames. Au cours du présent exercice, on a complété l'élargissement du brise-lames en remplissant l'espace entre les deux caissons des extrémités, avec des caissons lourds, construits en bois rond et remplis de roches, de 150 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur. L'ouvrage en encaissement a été lambrissé avec de l'épinette de 4 pouces d'épaisseur, et le sommet couvert en madriers.

La structure entière a maintenant 38 pieds de largeur et a probablement la force et le poids nécessaires pour résister à la pression de la glace.

L'ouvrage a été commencé le 18 mai et complété le 30 septembre; il a été fait à la journée et a coûté $5,000.

RÉPARATIONS AU QUAI DU NORD.

On a dépensé $1,000 pour réparer le quai du nord, consistant à renouveler trois rangs de pièces de parement sur le côté est de l'extrémité de terre, sur une longueur de 200 pieds et à renouveler le plancher, les soliveaux et les pièces de couronnement, sur une longueur de 150 pieds et toute la largeur du quai, c'est-à-dire 18 pieds.

Ces travaux ont été exécutés pendant le mois d'août.

Prolongement du quai.

On a construit sur le côté ouest de l'extrémité extérieure du quai, un prolongement de 90 pieds de longueur, 22 pieds de largeur et 16 pieds de hauteur, afin de faire plus d'espace pour le trafic. La structure est à parement clos avec des liens le long des faces, à tous les 20 pieds, et rempli de lest. On a enlevé le sable qui s'était accumulé le long de la face de l'est, donnant une profondeur d'eau additionnelle de 1 pied.

On a enlevé la petite bâtisse qui se trouvait sur le côté est du quai et qui nuisait au passage et on l'a placée sur le prolongement, laissant ainsi le plancher libre au trafic.

L'ouvrage a été commencé le 18 mai et complété le 30 septembre; il a été fait à la journée, au coût de $4,500.

VARENNES.

Varennes, un village et paroisse du comté de Verchères, est situé sur le fleuve Saint-Laurent et le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, à 14 milles au nord-est de Montréal. Varennes possède une église (catholique romaine), une chapelle-annexe, un bureau de poste, un couvent, un collège, une succursale de banque, cinq magasins, une hôtellerie, une usine de machines à planer, trois moulins à scie, deux manufactures de meubles, une fonderie, une briqueterie, et le service du téléphone, du télégraphe et des messageries. Population de la paroisse et du village, 2,061 âmes environ.

Chaque année, pendant la crue des eaux, le passage des gros vaisseaux cause des hautes vagues qui rongent la rive entre Varennes et Verchères. A des endroits, des éboulements ont eu lieu, sur une largeur de 100 pieds, emportant à différentes places, le chemin public et rendant ainsi le passage des voitures très dangereux.

On a reçu l'autorisation de réparer les trois endroits où le chemin était presqu'à moitié disparu et qui étaient vraiment dangereux. En conséquence, ces trois brèches

de 45 pieds, 43 pieds et de 30 pieds ont été remplies jusqu'à une hauteur de 23 à 14 pieds et à un angle de 32 degrés; le tout a été couvert en briques *Decanville.*

L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $1,674.98.

VERDUN.

Verdun, comté de Jacques-Cartier, est une ville incorporée, située au sud-ouest de la ville de Montréal, et qui a pour ligne de démarcation vers Montréal, la prise d'eau de l'aqueduc, à 1 mille de la gare de Saint-Paul sur le chemin de fer du Grand-Tronc. La ville possède quatre églises (catholique romaine, anglicane, presbytérienne et méthodiste), soixante-et-quinze magasins, une buanderie considérable, une glacière, une hôtellerie, un asile d'aliénés (protestant), une succursale de banque et un grand séminaire. Un bateau-traversier fait le service entre Verdun et La-Tortue, sur le côté sud du Saint-Laurent, et la ville communique avec Montréal par un tramway électrique. Population 29,000 habitants.

Le nouveau quai, à Verdun, construit en 1912, comprend:

1. Une pile d'avant à caisson à parements fermés et remplis en pierre, de 90 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et de 13 pieds de hauteur, submergée dans 8 pieds d'eau à mer basse.

2. Des abords en pierre, de 90 pieds de largeur sur 30 pieds de longueur au sommet, avec talus en pierres perdues et un fruit de 1 dans 1.

3. Un chemin de 25 pieds de largeur s'élevant de 1 dans 10, suivant la pente de la rivière jusqu'au chemin public, le tout avec talus en pierres perdues de 1 dans 1.

Des légères réparations ont été faites au quai au coût de $75; l'ouvrage a été fait à la journée.

Dragage.

Le *Grand Trunk Boating Club,* est situé sur l'île de Montréal, vis-à-vis de l'Ile des Sœurs, à environ 1½ mille en haut du pont Victoria.

Le but de ce dragage est de faciliter l'accès au quai temporaire du *Grand Trunk Boating Club* et d'avoir un chenal d'entrée de 100 pieds de largeur, appelé le chenal inférieur, et un chenal supérieur de 75 pieds de largeur, ainsi que pour nettoyer autour des différents ponts entre le rivage et l'île Price, afin d'avoir une voie fluviale de 5 pieds pour les nombreux yachts et chaloupes.

Du 17 juin au 23 novembre, la drague *N° 121,* du ministère, a enlevé environ 14,900 verges cubes d'argile et de cailloux, mesure prise sur les chalands, pour creuser un chenal et un bassin. Heures de dragage, 1,020¾; la tranchée a de 15 à 30 pieds de largeur; face, de 1 à 8 pieds; distance, 7,342 pieds. On a transporté les déblais dans un endroit profond, de ¼ mille à 1 mille de là, où près du côté nord-est de l'Ile des Sœurs.

Dimensions des travaux: un chenal vis-à-vis de l'édifice du club, sur une longueur de 300 pieds par 100 pieds de largeur; à partir de son extrémité supérieur, sur une longueur de 250 pieds; le long de l'île Price, sur une largeur moyenne de 75 pieds, immédiatement vis-à-vis du quai temporaire et sur une longueur de 250 pieds; le long du rivage, sur une largeur de 130 pieds; à partir du même quai, sur une distance de 450 pieds, en montant; une batture de 200 pieds de longueur par 200 pieds de largeur; une distance de 1,000 pieds du quai. en montant; une batture de 300 pieds de longueur par 100 pieds de largeur, le long de l'île Price; le tout jusqu'à une profondeur de 6 à 7 pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse.

Pour compléter les travaux, d'après le plan projeté, on devra enlever 2,720 verges cubes d'argile, de cailloux et d'argile dure, mesure prise sur place.

Dimensions des travaux à faire: draguer le chenal supérieur, sur une longueur de 1,140 par 75 pieds de largeur.

On dut faire du dragage supplémentaire pour faciliter l'accès du quai du gouvernement au bateau traversier *Saint-Louis* qui fait le service entre cet endroit et La-Tortue.

Ce dragage fut fait vis-à-vis du quai du gouvernement.

Du 14 mai au 9 juin, la drague *N° 121* a enlevé environ 1,665 verges cubes, mesure de chaland, de glaise et de pierre, afin de compléter un chenal de 7 pieds. Elle a dragué pendant 169½ heures, une tranchée de 20 à 30 pieds de largeur et de 1½ à 3 pieds de profondeur; elle a avancé de 1,041 pieds, et les déblais ont été remorqués à une distance de 400 pieds, dans un profond bassin, en bas du quai du gouvernement, le long de la rive.

La drague *N° 121* a enlevé une quantité totale de 1,250 verges cubes de déblais, mesurées sur place, avec un facteur de 33⅓ pour 100, pour convertir cette quantité en mesure de chaland.

On a ainsi enlevé sept bancs de sable vis-à-vis du quai, donnant un passage libre de 290 pieds de largeur sur une longueur de 400 pieds, et une profondeur de 7 pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse.

Du 15 mai au 19 juin, on a miné et enlevé, par du travail à la journée, environ 50 gros cailloux, mesurant en moyenne une verge cube chacun, et qui se trouvaient vis-à-vis du quai. Ce travail a coûté $349.42.

VILLE-MARIE.

Ville-Marie, comté de Pontiac, est un village situé sur le côté est du lac Timiskaming, ayant une population de 850 habitants. C'est le siège du district judiciaire.

Quai neuf.

Le 28 mars 1913, un contrat a été adjugé à M. R. Brewder pour la construction d'un ouvrage en pilotis, pour la somme de $17,971.93. Les travaux furent faits par intervalles pendant l'année 1913-14, et le 31 mars dernier, il y avait environ 70 pour 100 de l'ouvrage qui était fait. Le 15 mai 1913, la dépense d'un montant additionnel de $400.62 fut autorisée pour la construction d'une longueur additionnelle de 24 pieds aux abords. D'autres travaux additionnels, pour un montant de $432.89 furent aussi faits. L'ouvrage fut terminé par l'entrepreneur vers le 15 mai.

Le quai complet consiste en une tête de quai de 145 pieds carrés, tirant 10 pieds d'eau à l'eau basse ordinaire (élévation 581) et surplombant ce niveau de 11 pieds; un abord en pilotis de 32 pieds de largeur et de 408 pieds de longueur, et un hangar à marchandises de 48 par 96 pieds avec murs de 16 pieds.

Le 31 mai, un bateau vint en collision avec le quai et fit des dommages considérables aux chapeaux des pilotis, au couronnement, au plancher, aux liens et aux défenses. Il fallut faire des réparations immédiates. Ce travail fut fait du 6 au 13 juillet et a coûté $49.75. Du 27 au 31 juillet, on construisit un quai flottant pour les bateaux automobiles, avec un escalier mobile; ce quai flottant est amarré en arrière du quai permanent. Quelques autres petites réparations furent faites au nouveau quai, en même temps.

Vieux quai.

Le nouveau quai n'étant pas prêt, de bonne heure ce printemps, on fit des réparations nécessaires au plancher et au garde-corps du vieux quai. Pendant les mois de juillet et août, l'eau étant très basse, il fallut de nouveau revenir au vieux quai, ce qui nécessita d'autres réparations.

Les dépenses jusqu'au 31 mars ont été de $4,668.05.

Dragage.

La drague du département *N° 118* a été employée du 20 juin au 28 juillet à creuser le chenal du nouveau quai de Ville-Marie. Les travaux durent être abandonnés à cette dernière date à cause de l'eau basse et la drague fut transférée ailleurs.

Cet ouvrage consiste en une tranchée de 100 pieds de largeur et 2,500 pieds de longueur, un bassin en face du quai, de 300 pieds de longueur par une largeur de 100 à

256 pieds, et des tranchées sur les faces nord et sud du quai, de 78 pieds de largeur par 144 pieds de longueur, jusqu'à l'élévation 571.

En 1913, on dragua le chenal extérieur sur 800 pieds de longueur par 30 pieds de largeur; un espace de 300 pieds par 100 pieds de largeur, entre cette tranchée et le bassin intérieur fut dragué, ainsi que le bassin intérieur jusqu'à l'élévation 573·5.

En 1914, deux tranchées de 145 pieds de longueur par 53 pieds de largeur furent draguées sur le côté nord du quai; une tranchée de 200 pieds de longueur et de 35 pieds de largeur fut creusée le long de la face du quai; une autre tranchée de 35 pieds de largeur fut aussi commencée sur le côté sud du quai, mais fut laissée inachevée à cause de l'eau basse. Tout ce dragage fut fait jusqu'à l'élévation 571. La drague se rendit dans le chenal extérieur, à une distance d'environ 570 pieds du quai; de cet endroit une tranchée de 35 pieds de largeur fut creusée sur une distance de 950 pieds, jusqu'à l'élévation 571.

8,954 verges cubes, mesure de chaland, de glaise, furent enlevées. La quantité de déblais enlevés pendant les deux saisons 1913 et 1914, a été de 20,409 verges cubes, mesurées sur place; ou 24,864 verges cubes, mesure de chaland, ce qui donne un facteur de 21·8 pour cent.

Pour compléter ce dragage il faudra encore six mois de travail, 3 mois en 1915 et trois mois en 1916. La quantité de déblais enlevés en 1915 a été de 15,000 verges cubes, mesure de chaland.

PROVINCE D'ONTARIO.

ANCONA.

Ancona, dans le comté de Victoria, est situé sur la rive sud du lac Sturgeon, à environ 1½ milles de Bobcaygeon.

Le 26 octobre 1914, la permission fut accordée de dépenser $50 pour réparer le quai.

Les abords furent réparés à leur point de jonction avec le quai: ce travail fut fait du 24 au 27 novembre.

Les dépenses pour 1914-15 ont été de $28.40.

ARMITAGE-LANDING.

Armitage-Landing, comté de Carleton, est un point de traverse, sur la rive sud de la rivière Ottawa, à 3 milles du bureau de poste de Dunrobin et à 1½ mille de Breckenridge, sur l'embranchement Waltham du Pacifique-Canadien.

Le 20 mars 1914, un contrat fut adjugé à MM. McCool et Moffat pour la construction d'un quai en caissons, au coût de $10,033.50.

Une dépense de $269 fut autorisée pour des travaux supplémentaires.

L'ouvrage fut commencé le 11 septembre et continué jusqu'au 20 novembre 1914; à cette date les travaux furent discontinués pour être repris lorsque la glace fut assez forte pour permettre d'y travailler sans danger. Pendant cette période, on construisit un abord en pierres et terre de 112 pieds de longueur, et un abord en bois de 292 pieds de longueur, consistant en onze caissons de 12 par 16 pieds et en dix travées de 16 pieds. Un garde-corps fut posé sur cet abord.

L'ouvrage fut repris le 19 décembre et terminé de bonne heure le printemps.

Le quai fini est en caissons à parements ouverts avec abord en pierres perdues; il a 456 pieds de longueur, baigne dans 8 pieds d'eau à sa face extérieure et est construit à 8·5 pieds au-dessus du niveau moyen de l'eau basse (élévation 189). La tête du quai mesure 36 par 100 pieds et comprend un brise-lames; elle consiste en trois piles en caissons, espacées de 16 pieds, et deux plates-formes. L'abord en encaissement a 308

pieds de longueur et l'abord en pierres perdues, rempli de terre, a 112 pieds de longueur. Le tout a 16 pieds de largeur. Un garde-corps a été construit sur les deux côtés de l'abord; un petit hangar à marchandises, de 16 par 24 pieds, est situé sur la tête du quai et deux brise-glaces de 16 pieds carrés, ont été construits en amont du quai pour protéger les piles des abords.

Les dépenses jusqu'au 31 mars ont été de $9,714.18.

ASH-RAPIDS (RAPIDES DES FRÊNES).

Les rapides des Frênes, district de Thunder-Bay et Rainy-River, sont situés à 22 milles au sud-ouest de la ville de Kenora, et raccordent le lac des Bois et le lac Shoal.

Certaines améliorations, nécessaires à la navigation, furent autorisées le 6 mai 1914; l'ouvrage doit être fait à la journée de manière à ne pas dépasser $3,500.

Dragage.

Le matériel nécessaire fut réuni, les camps furent construits, et les travaux furent commencés le 27 juillet 1914. Le chenal fut élargi, creusé et redressé dans toute sa longueur, par l'enlèvement de roc solide et de cailloux. Il a maintenant une largeur minima de 42 pieds et une profondeur de 8 pieds au-dessous de l'eau basse de l'été 1914. Ce travail fut fait sous l'eau. Un vieux quai en bois fut enlevé et replacé dans une meilleure position.

Les travaux furent terminés le 10 octobre 1914, après l'enlèvement de 500 verges cubes de roc; le chenal est grandement amélioré de ce fait et pourra maintenant être utilisé pour tous les besoins.

Les dépenses totales pour l'année 1914-15 ont été de $3,267.06.

BAYFIELD.

Bayfield, comté de Huron, est un village qui est situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Bayfield, à 12 milles de Goderich et à 10 milles de Clinton qui sont les deux stations de chemin de fer (Grand-Tronc) les plus rapprochées. La pêche est la principale industrie de l'endroit, mais il y a beaucoup de visiteurs pendant la saison d'été, qui possèdent plusieurs cottages et de jolies résidences. La population est d'environ 600 habitants.

La permission fut accordée le 5 mai, de dépenser $4,500 par du travail à la journée, pour réparer les quais.

On a placé de nouvelles pièces de parement sur le côté extérieur du quai du nord et on a réparé le plancher en divers endroits. Au quai du sud, on a renouvelé six rangs de pièces de parement et quelques traversines et longrines, sur une longueur de 140 pieds, on a aussi renouvelé le plancher de cette partie, avec des madriers de 3 pouces.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $4,500.

BAYSVILLE.

Baysville, district de Muskoka, petit village qui compte 300 habitants, est situé à l'extrémité sud-est du lac de Bays, à l'embouchure de la rivière Muskoka. Il y a un barrage à travers la rivière à Baysville; ce barrage sert à régler l'eau pour le flottage du bois et sert aussi pour la navigation. La *Huntsville & Lake of Bay Navigation Co.* garde des bateaux qui font le service entre Huntsville, Lake of Bays, et Baysville. Il y a un grand hôtel d'été à Baysville, plusieurs hôtels à Lake of Bays, ainsi que beaucoup de villas d'été.

Il y a deux quais du gouvernement à Baysville; l'un sur le côté est et l'autre sur le côté ouest de la rivière Maquetawan. Il a fallu renouveler le plancher de ces deux quais; les travaux furent commencés le 4 décembre 1914, et terminés le 20 janvier 1915.

On a employé dans ces travaux 127 livres de fer et 7,858 pieds de bois.

Les dépenses pour 1914-15 sont de $422.94.

BEAUMARIS.

Beaumaris, district de Muskoka, station estivale qui compte environ 1,000 habitants, est situé sur l'île Tondern, lac Muskoka, à environ 13 milles de Gravenhurst. C'est le centre des stations balnéaires et des clubs sportifs sur les lacs Muskoka. De 18 à 20 vaisseaux font escale en ce lieu durant l'été. Il y a un grand hôtel, Le Beaumaris, pouvant recevoir environ 300 hôtes, et aussi plusieurs cottages occupés en été.

Le 24 avril 1914, on autorisa la dépense d'un montant de $200 pour peinturer l'entrepôt, construire une petite maison pour l'appareil d'éclairage, et mettre des bancs dans la salle d'attente et l'abri.

Le 1er juin 1914, la dépense d'une somme additionnelle de $80 fut autorisée pour replacer le tuyau de descente en fonte, et pour fournir des globes pour les lampes.

On a employé dans ces réparations 78 pieds de bois, 6 paquets de bardeaux, 30 pieds de tuyaux et 8 sièges.

Les dépenses pour l'année 1914-15, ont été de $277.58.

BEAVERTON.

Beaverton, comté d'Ontario, une charmante station estivale, se trouve sur la rive est du lac Simcoe, à 72 milles au nord de Toronto. Population, 2,500 habitants. Le village se trouve sur la ligne du Grand-Tronc et du Canadien-Nord.

Le 18 novembre 1912, un contrat au montant de $11,847, fut adjugé à M. D. Conroy pour la construction d'ouvrage d'améliorations dans le havre. Ces travaux comprenaient: le renouvellement, en béton, de la superstructure du brise-lames, sur une longueur de 845½ pieds; le mur a 6 pieds d'épaisseur à la base et 4 pieds d'épaisseur au sommet; l'enfoncement d'une ligne de pilotis de 550 pieds de longueur parallèlement au brise-lames; le dragage d'un chenal et d'abords, à une profondeur de 9 pieds au-dessous du zéro déterminé par le point de repère creusé dans le roc à Washago.

L'ouvrage qui avait été commencé antérieurement fut repris le 1er janvier et terminé le 30 septembre 1914.

On a payé à M. Conroy, l'entrepreneur, 25 cents par verge cube pour tous les déblais dragués et jetés par dessus bord. Le 9 septembre 1913, la permission fut donnée de faire construire un garde-corps sur le brise-lames, au coût de $450, par MM. Cameron et Cameron de Beaverton.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $34,138.12.

BELLE-EWART.

Belle-Ewart, comté de Simcoe, est situé sur la rive nord-ouest de la baie Cook, qui est un bras du lac Simcoe, à environ un mille de Lefroy, une station du Grand-Tronc, à 45 milles au nord de Toronto. C'est une place d'été dont la population est variable; environ 150 habitants y demeurent toute l'année.

Le 10 novembre 1913, un contrat fut adjugé à M. E. V. H. White pour la construction d'un quai, pour le montant de $8,394.

Les travaux furent repris le 21 janvier 1914 et terminés le 15 mai.

Cet ouvrage consiste en un quai d'une longueur de 400 pieds et d'une largeur de 16 pieds, raccordé au rivage par un abord en pierre de 250 pieds de longueur par 16 pieds de largeur au sommet.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $1,073.72.

BELLE-RIVIÈRE.

Belle-Rivière est le nom d'un village florissant qui est situé sur la rive sud du lac Saint-Clair et sur la ligne secondaire London et Windsor, du Grand-Tronc, à 93 milles

de London, et à 17 milles de Windsor. C'est une colonie franco-canadienne qui compte environ 600 habitants. C'est un havre de refuge pour les bateaux d'un faible tirant d'eau sur le lac Saint-Clair. Le commerce du port comporte particulièrement l'importation du sable, du gravier, du bois de charpente et autres matériaux de construction. Plusieurs pêcheurs se servent de ce havre. Les droits douaniers perçus en ce lieu pendant l'exercice 1913-14 se sont élevés à $1,587.15.

A la dernière session du parlement, un montant de $1,000 a été voté pour des réparations aux pilotis. Les travaux furent commencés le 3 septembre 1914 et terminés le 24 mars 1915.

Les réparations suivantes ont été faites:—

Côté ouest du havre: des réparations générales aux moises et au couronnement le long de la palée de pilotis; le renouvellement de 3 pilotis d'ancrage en chêne blanc, la construction d'un pilier composé de quatre pilotis en chêne blanc, enfoncés et reliés ensemble avec un câble en acier de ⅝ de pouce; on a aussi fait du remplissage en arrière du lambris.

Côté est du havre: le renouvellement de 132 pieds et 4 pouces de lambris de 4 pouces d'épaisseur, avec couronnement en bois de 10 par 10 pouces; l'enfoncement de 21 pilotis en chêne blanc de 16 pieds de longueur et de 3 pilotis d'ancrage; des réparations générales aux liens et du remplissage en arrière du lambris.

Pour exécuter ces travaux on a employé environ 6,324 pieds (mesure de planche) de bois, 288 pieds linéaires de pilotis, 721 livres de fer et 100 verges cubes de matériel de remplissage.

Les dépenses pour l'année 1914-15, ont été de $1,030.40.

BELLEVILLE.

Belleville est le chef-lieu du comté de Hastings. Elle est située à l'embouchure de la rivière Moire, qui se jette dans la baie deQuinté, à 113 milles à l'est de Toronto. Cette ville est située sur les chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien; la population est de 12,000 habitants.

Le 6 mai 1914, la permission fut accordée de dépenser $50,000 pour la construction d'un quai et du dragage. Le 22 juillet, 1913, un contrat fut adjugé à la compagnie Randolph Macdonald pour l'exécution de cet ouvrage, au prix de $116,054. Une partie de cet ouvrage avait été faite antérieurement; les travaux furent repris le 4 mai 1914 et terminés le 20 novembre.

Cet ouvrage comprenait la construction d'un quai composé de 14 caissons de 20 pieds par 30 pieds et de 14 travées de 20 pieds par 30 pieds, avec une tête de quai en forme de L, de 75 par 100 pieds, formée de 6 caissons; le dragage d'un chenal et d'un bassin, à une profondeur de 12 pieds au-dessous du datum; l'enlèvement d'un vieux quai, jusqu'à la même profondeur; ainsi que la construction d'un abord en pierre de 210 pieds de longueur par 36 pieds de largeur au sommet, à partir du rivage jusqu'à l'extrémité intérieure du quai.

Le 15 août, il fut décidé de construire une voie de chemin de fer sur l'ouvrage en béton, jusqu'au côté sud de la tête du quai, au coût de $1,650; le 5 novembre, la permission fut accordée de pratiquer des trous d'égouttement, espacés de 10 pieds, le long de la voie, à travers le plancher du quai; ce travail a coûté $22.40. Des chaînes de sauvetage furent placées autour du quai, sur une longueur de 1,830 pieds, au coût de $285.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $78,375.21.

Dragage.

Le 6 février 1914, il fut décidé de creuser un chenal et un bassin entre les quais de MM. Allen et Holton.

Ce travail fut commencé le 21 mai et terminé le 30 juin 1914.

Ce dragage fut fait par la compagnie Randolph Macdonald, à raison de 30 cents par verge cube, mesurée sur place, de déblais de la classe " C " (de la vase et du bran de

scie), dont on a extrait 1,350 verges cubes, mesure de chaland, ou 905 verges cubes mesurées sur place.

Un des espaces dragués mesure 175 pieds par 105 pieds, entre les quais Allen et Holton; l'autre est triangulaire et atteint le chenal creusé l'année dernière, il a une base de 105 pieds et une hauteur perpendiculaire de 200 pieds. Ces deux espaces ont été dragués à une profondeur de 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Les dépenses ont été de $419.10.

BENSFORT.

Bensfort, comté de Peterborough, est situé sur la rivière Otonabee, à 14 milles au sud de Peterborough.

Le 2 septembre 1914, on décida de dépenser un montant de $200, par du travail à la journée, pour construire un abri sur le quai; ce travail a duré du 21 au 30 septembre.

Cet abri a 12 pieds carrés et 10 pieds de hauteur au-dessous des bords du toit, il y a une véranda de 5 pieds sur l'un des côtés.

Les dépenses ont été de $195.79.

BOWMANVILLE.

Bowmanville, autrefois connue sous le nom de Port-Darlington, dans le comté de Durham, est située sur le lac Ontario, à 49 milles à l'est de Toronto. C'est une station des chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien. Il y a plusieurs manufactures importantes à cet endroit, telles que: la *Good Year Rubber Co.*, la *Dominion Piano and Organ Co.*, etc., etc. Population, environ 3,500 habitants.

Le 6 mai 1914, la permission fut accordée de dépenser un montant de $12,000 pour des réparations au quai de l'est.

Des plans et un devis furent préparés, mais il fut décidé de laisser la chose en suspens, car des négociations sont actuellement en cours pour l'achat de ce havre par le gouvernement.

Le 25 juillet dernier, on autorisa la dépense de $2,000 pour des réparations au quai de l'est par du travail à la journée; les travaux furent commencés le 22 août et terminés le 5 octobre.

On a renouvelé le plancher là où c'était nécessaire; on a placé plusieurs nouvelles pièces de parement, des travaux et des solives; on a aussi construit un nouveau caisson rempli de pierres pour faire partie du quai de l'est; ce caisson a 12 pieds par 6 pieds.

Les dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, ont été $1,446.41.

Le 12 juin 1914, la permission fut accordée d'employer la drague *n° 105* pour draguer une quantité d'environ 47,600 verges cubes, à l'entrée et entre les quais du havre de Bowmanville.

Ce travail fut commencé le 8 septembre et terminé le 18 novembre 1914. On a creusé une tranchée de 250 par 50 pieds à l'entrée, et une tranchée de 1,350 par 50 pieds entre les quais. Une tranchée additionnelle de 60 par 20 pieds fut aussi draguée entre les quais du côté ouest, près de l'extrémité intérieure; le tout a une profondeur de 16 pieds au-dessous de l'eau basse.

On a dragué pour cet ouvrage 25,844 verges cubes, mesure de chaland, ou 18,100 verges cubes, mesurées sur place, de déblais de la classe B (sable et glaise).

Un chenal de 30 pieds de largeur a été dragué en 1913, parallèlement à la tranchée creusée cette année et tout près du quai de l'est; on se propose de draguer une autre tranchée de 20 pieds de largeur, sur le côté ouest, afin de compléter un chenal de 100 pieds de largeur entre les quais, et un chenal d'entrée de 300 pieds de largeur jusqu'à la tranchée qui se trouve à 300 pieds du bout des quais.

L'ouvrage fait entre les quais durera probablement longtemps, mais le chenal d'entrée se remplira de sable mouvant, de temps en temps, selon que les tempêtes seront plus ou moins violentes.

BRACEBRIDGE.

Bracebridge, canton de Macauley, district de Muskoka, est une ville de 3,500 habitants, située sur le bras nord de la rivière Muskoka, à 5 milles en haut de la décharge

dans le lac Muskoka. C'est le chef-lieu du district. Le bureau d'enregistrement et les cours de justice siègent dans cette ville. L'embranchement North-Bay du chemin de fer Grand-Tronc traverse cette place.

La ville possède trois grandes usines hydro-électriques, de 2,000 c.-v., et exploite une quatrième usine de force électrique de plusieurs 100 c.-v., à High-Falls, en haut de la rivière.

On compte aussi dans cette ville deux grandes tanneries, deux moulins à raboter le bois, deux fabriques de lainage, des moulins à scie et quelques autres manufactures, qui sont tous actionnés par les usines électriques municipales.

Trois steamers de la *Muskoka Navigation Co.* font escale en cette ville deux fois par jour pendant le temps de la navigation, en outre d'un grand nombre de yachts de plaisance et de bateaux de fret.

Bracebridge fournit en grande partie les matériaux et la main-d'œuvre pour les nombreuses constructions d'édifices qui se font dans le district du lac; ce qui représente une valeur considérable.

Le 5 août 1913, on décida de construire un prolongement au quai actuel, de 80 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, ainsi qu'un entrepôt de 32 par 20 pieds, au coût de $9,000.

Le 5 février 1914, un contrat fut adjugé à J. O. Ruddick, de Toronto, pour cet ouvrage.

Les travaux furent commencés le 18 février 1914 et terminés le 31 mai.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $3,869.94.

BRIGHTON.

Brighton est un village incorporé du comté de Northumberland, situé le long du havre Presqu'île, sur le lac Ontario. Il y a une station du Grand-Tronc, à 92 milles à l'est-nord-est de Toronto et à 22 milles de Belleville. Population, environ 1,400 habitants. Cet endroit est situé au centre d'un district agricole très riche; on y trouve une manufacture de conserves.

Du 7 au 27 juillet, on a fait quelques réparations au quai et on a renouvelé le plancher aux endroits où c'était nécessaire.

Les dépenses pendant l'année 1914-15, ont été de $89.75.

BROCKVILLE.

L'ouvrage à cet endroit a consisté à enlever une batture de roc qui avait été minée par le département pendant l'hiver précédent.

Cette batture avait environ 60 pieds de largeur par 75 pieds de longueur et se trouvait sur le côté est du quai du gouvernement à la baie Tunnel; elle constituait un danger pour les bateaux qui démarraient du quai du Pacifique Canadien, spécialement lorsque le vent venait de l'est.

Tous les déblais minés ne furent pas enlevés; un gros caillou ne put être tiré hors de l'eau et est resté près du quai; mais le passage des bateaux n'est plus obstrué par la batture.

Les déblais consistaient entièrement en morceaux de roc; on en a enlevé environ 285 verges cubes, mesure de chaland, ou 180 verges cubes, mesurées sur place; le facteur d'expansion étant de 58 pour 100.

L'ouvrage fut fait à l'entreprise par R. Weddell & Co., de Toronto, Ont., au prix de 85 cents par verge cube, les 25 et 26 août 1914.

Ces améliorations se trouvant dans le roc, devraient être permanentes.

BRONTE.

Bronte, comté de Halton, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 27 milles au sud-ouest de Toronto. Population, 350 habitants.

C'est une station de la principale ligne du Grand Tronc, située dans un district agricole très prospère.

Le 12 juin 1914, la permission fut accordée de dépenser $1,100 pour faire des réparations générales aux quais, par du travail à la journée.

Les travaux furent commencés le 17 juin et terminés le 24 août. On a réparé le quai de l'est sur une longueur de 150 pieds, à partir du phare, à 374 pieds de l'extrémité du quai.

Les dépenses totales pour 1914-15 ont été de $1,095.35.

BRUCE-MINES.

Bruce-Mines est une ville d'environ 700 habitants située sur le Pacifique-Canadien, à environ 40 milles à l'est du Sault-Saint-Marie, sur la rive nord du lac Huron. Il y a un service quotidien de steamer entre cette ville et Sault-Sainte-Marie par deux lignes de bateaux, et c'est un port d'escale régulier pour toutes les lignes de steamers qui passent dans le chenal au nord du lac Huron. C'est le terminus du chemin de fer Lake Huron et Northern qui est en voie d'organisation dans le but de prolonger cette ligne dans le nord d'un pays fertile. Ce chemin de fer promet de devenir un facteur important dans la colonisation et le développement du district d'Algoma.

Le 6 juillet 1914, on a autorisé une dépense de $750, par du travail à la journée, pour faire des réparations temporaires au quai.

L'ouvrage fut commencé le 15 août et terminé le 24 août 1914.

On a renouvelé le plancher de l'abord et d'une partie du quai principal; remplacé les pièces de la superstructure qui étaient pourries, et nivelé les pierres de l'abord. Pour ces travaux, on a employé 204 tonnes de roc, 708 livres de fer et de clous, 18,724 pieds (mesure de planche) de madriers de pruche et 135 pieds (mesure de planche) de pin; les dépenses totales ont été de $674.49.

Le quai extérieur en pilotis a 91 pieds carrés et l'abord en pilotis a 450 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

Dragage.

Le but de ce dragage était de creuser un chenal de 20 pieds au-dessous du niveau ordinaire de l'eau basse, qui est 580 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer à New-York, et de 150 pieds de largeur à partir du chenal du nord jusqu'au quai de la compagnie, une distance d'environ 1,620 pieds, ainsi qu'un bassin de virage de 890 pieds de longueur par 400 pieds de largeur. Ce bassin a pour but de permettre aux grands bateaux de 500 pieds de longueur d'approcher et de virer près du quai.

Le 20 août 1914, la drague *Industry* commença le travail, mais elle fut obligée de suspendre son ouvrage le 18 novembre, à cause de la glace. Pendant cette période, on a dragué et remorqué à une distance de 1½ mille, 122,104 verges cubes, mesure de chaland, de glaise et de cailloux. Il reste encore à enlever un banc irrégulier de roc, mesurant 7,000 verges cubes. Après avoir arrêté le dragage, la drague râcla le fond de toute cette étendue avec un rail en acier, et de cette manière a aplani le fond pratiquement au même niveau.

BURKS-FALLS.

Burks-Falls, distrit de Parry-Sound, est un village de 700 habitants, situé sur la rivière Magnetewan; il y a en cet endroit une station du chemin de fer Grand-Tronc, à 56 milles au sud de North-Bay. Burks-Falls est aussi le terminus de la navigation de la rivière Magnetewan. Plusieurs bateaux, appartenant à la *Magnetewan River and Lakes Steamboat Co.*, font le trajet entre Burks-Falls et Ahmic-Harbour, qui est à 60 milles de Burks-Falls.

Le 12 juin 1914, on autorisa la dépense d'un montant de $1,100 pour les travaux suivants: le renouvellement du plancher de la partie sud du quai, mesurant 154 pieds par 25 pieds, nécessitant l'emploi de 11,000 pieds de bois (mesure de planche); et la construction d'un prolongement en pilotis à l'extrémité nord du quai, de 66 pieds de

longueur, avec pièces de parement sur la façade et liens d'ancrage en arrière, nécessitant l'emploi de 6,296 pieds de bois (mesure de planche) et de 1,309 livres de fer.

Les travaux furent faits à la journée; ils furent commencés le 26 août et terminés le 7 octobre 1914.

Les dépenses pour l'exercice financier, ont été de $1,085.13.

Dragage.

La rivière Magnetawan, entre Burks-Falls et le lac Ahmic, une distance de 60 milles, est navigable pour les petits bateaux ayant un tirant de pas plus de 6·6 pieds. En haut des chutes, on fait le flottage des billots pour les moulins à scie, et comme résultat, des billots s'attachent au fond et deviennent des obstructions à la navigation. Des bancs de sable se sont aussi formés, mais on ne les a pas encore enlevés.

On a nettoyé un chenal de 12 milles de longueur sur une largeur de 100 pieds. La rivière est navigable sur le reste de la distance qui sépare Burks-Falls de Cecebe et des lacs Ahmic, de sorte que maintenant les bateaux peuvent naviguer entre ces endroits.

Tout l'ouvrage n'est pas fait; on a enlevé les billots, le bois flottant et les cailloux à fleur d'eau entre Burks-Falls et Cecebe. On avait projeté d'abord l'enlèvement de tous les arbres inclinés au-dessus de la rivière, des billots, du bois flottant, des cailloux et des bancs de sable. Tout ce travail fut fait à l'exception de l'enlèvement des bancs de sable, dont on évalue le coût à $1,500.

Tous les déblais enlevés furent déposés sur les rives, au-dessus de la ligne des eaux hautes. Les travaux ont été faits à la journée, du 8 juin au 6 novembre 1914; les dépenses ont été de $3,249.49.

BURLINGTON.

Burlington, comté de Halton, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à environ 10 milles de la ville de Hamilton. 1,500 habitants. On y trouve une manufacture de conserves, une manufacture de paniers, deux manufactures de tonneaux et deux moulins à planer. Cette ville est située sur la voie des chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien.

Le 6 mai 1914, la permission fut accordée de dépenser $33,000 pour la construction d'un mur de revêtement.

Le contrat fut adjugé à M. D. G. Stewart, le 24 juillet 1914, pour la somme de $59.982.

Les travaux furent commencés le 1er juillet et suspendus pour la saison, le 18 novembre. Pendant cette période on a fabriqué 339 verges cubes de blocs de béton.

Les dépenses pour l'année 1914-15, ont été de $1,897.75.

BURLINGTON-CHANNEL.

Le chenal Burlington, dans le comté de Wentworth, est simplement une coupe à travers un marais qui sépare le lac Ontario d'une grande étendue d'eau appelée la baie Burlington, permettant ainsi aux vaisseaux de se rendre aux quais de la ville de Hamilton.

Le 6 mai 1914, on autorisa la dépense d'un montant de $5,800 pour l'entretien du pont tournant. Ce pont a été employé du 1er avril au 18 décembre 1914, a lorsqu'il fut fermé pour la saison d'hiver.

Un montant de $20,000 fut aussi accordé pour le renouvellement d'une partie de la superstructure du quai du sud et pour la construction d'un viaduc. Le 2 mars 1914, un contrat fut adjugé à la compagnie *Canadian Engineering and Contracting* pour le montant de $12,420.14.

Les travaux furent commencés le 20 avril et terminés le 20 décembre 1914; on a reconstruit, en béton, la superstructure du quai du sud, sur une longueur de 267 pieds, à partir du pont tournant jusqu'à l'endroit oû le quai avait déjà été réparé, et on a construit un viaduc sous la voie de chemin de fer du Grand-Tronc.

Le 3 novembre, la permission fut accordée de construire un trottoir de 6 pieds de largeur, à partir du quai, en suivant le côté ouest du remblai du chemin de fer, sur une longueur de 157 pieds, et sur une longueur de 80 pieds dans la direction de l'ouest, jusqu'au trottoir du chemin de la plage, au coût de $246.33.

Le 6 novembre, une autorisation additionnelle fut donnée, permettant de construire un mur de soutènement, de 150 pieds de longueur, au pied du talus de la voie ferrée, et d'installer un système d'éclairage pour le trottoir et le viaduc au coût de $60. Tous ces travaux furent faits et quelques blocs en béton qu'on n'avait pas employés, parce qu'ils étaient défectueux, furent placés autour de la tête du pilier du sud.

Les dépenses totales pour l'année, ont été de $14,848.87.

BURNT-ISLAND (ILE BURNT).

L'île Burnt appartient aux groupes d'îles communes sous le nom d'"Iles de l'Amirauté", dans les Mille Iles, à l'entrée du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Leeds, au sud de Gananoque.

Cette île a plusieurs acres de superficie, elle est surtout employée par les gens de Gananoque qui vont y faire des pique-niques.

Le 12 juin 1914, on décida d'y construire, au coût de $3,700, un quai de 80 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, avec substructure reposant sur une fondation en pierre et une superstructure en béton armé, renforcé avec deux rails en acier et des fils de fer. On y construisit un abord de 30 pieds de longueur par 6 pieds de largeur au sommet. Les travaux furent faits à la journée, du 17 septembre au 20 novembre.

Les dépenses faites pendant l'exercice financier ont été de $3,705.45.

CAESAREA.

Caesarea, comté de Durham, est située sur la rive est du lac Scugog; la station de chemin de fer la plus rapprochée est Nestleton, sur l'embranchement Burkton-Lindsay, du Pacifique-Canadien, à une distance de 4 milles.

Cette petite ville est essentiellement une place d'été; ses hôtels et pensions peuvent loger 200 visiteurs.

Le 5 mais 1914, l'autorisation fut donnée de dépenser $3,600 pour terminer la construction du quai commencé l'année dernière. Les travaux furent repris le 1er juin et terminés le 30 septembre.

Subséquemment, comme il restait de l'argent sur le montant accordé pour le quai, on décida de construire une petite bâtisse, comprenant une salle d'attente, un entrepôt pour les marchandises et des cabinets d'aisance.

Le quai a 75 pieds de longueur et 30 pieds de largeur, la substructure est en caissons et la superstructure en béton; il y a un débarcadère pour les petits bateaux, sur le côté sud, et un abord en pierre de 20 pieds de largeur au sommet et 300 pieds de longueur. La bâtisse a été construite sur des poteaux en cèdre; elle a été convenablement peinturée; elle a 24 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, sans compter le toit de la véranda, en projection sur la façade.

Les dépenses pour l'année 1914-15, ont été de $3,482.91.

CALLENDER.

Callender est une petite ville située à l'extrémité est du lac Nipissing, dans le canton de Himsworth, district de Parry-Sound, à environ 8 milles de North-Bay. Le chemin de fer Grand-Tronc, de Toronto à North-Bay, passe au centre de la ville et la gare est située près du quai du gouvernement. La ligne du Canadian Northern venant de Port-Arthur, traverse aussi cet endroit. Population, 600 habitants.

Plusieurs compagnies de navigation, qui ont des bateaux sur le lac Nipissing, font escale régulièrement à Callender; ce sont la *French River Navigation Company, The Callender Syndicate,* et une compagnie de remorquage locale.

Callender est un lieu de transfert de passagers et du fret qui vont sur le lac Nipissing et la rivière des Français.

Ce quai sert aussi à recevoir ou à expédier des quantités considérables de provisions de toutes sortes pour les campements des marchands de bois.

Le 4 juin 1913, il fut décidé de construire un prolongement du quai. Ce prolongement à 100 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, dans la même direction que le quai actuel, et est terminé par un L de 100 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; il est construit avec des caissons en bois, remplis en pierre, et un plancher en bois.

Le 12 février 1914, un contrat fut adjugé à M. David Carling, de Callender, pour la construction de ce prolongement, au prix de $6,500.

Les travaux furent commencés le 16 mars et terminés le 31 mai 1914.

Les dépenses pour l'année 1914-15, ont été de $3,237.70.

Réparations.

La permission fut donnée de faire des réparations à la vieille partie du quai et de construire un entrepôt et un abri sur la partie du quai en forme de "T".

Ce travail fut commencé le 6 août et terminé le 17 octobre 1914. On a employé pour ce travail 34,304 pieds de bois (mesure de planche) et 1,743 livres de fer.

Les dépenses pour l'année 1914-15 ont été de $1,627.83.

COBOURG.

Cobourg, comté de Northumberland, est situé sur la rive nord du lac Ontario et sur le Grand-Tronc, le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien, à 69 milles à l'est de Toronto.

Il y a plusieurs manufactures, des fonderies, des brasseries, une fabrique de wagons de chemin de fer, et il se fait un grand commerce de charbon entre cette ville et Charlotte, New-York.

La population normale est d'environ 5,000 habitants, mais l'été il y a beaucoup de touristes américains.

Le 5 mai 1914, l'autorisation fut donnée de dépenser $15,000, par du travail à la journée, pour terminer la construction du brise-lames.

Une partie de ce travail avait été fait l'année dernière; il fut repris le 13 juillet et terminé le 28 octobre 1914.

On a construit un caisson de 110 pieds de longueur, par 30 pieds de largeur, bâti avec de la pierre, et dont la superstructure est en béton. Ce prolongement a été construit au bout du vieux quai et offre plus de protection pour le havre intérieur.

Le 6 mai 1914, la permission fut donnée de dépenser $13,000 pour la reconstruction du quai du centre, et une lettre subséquente, en date du 6 juin, autorisant un montant additionnel de $18,000 pour le même ouvrage.

Le contrat pour l'exécution de ces travaux fut adjugé, le 6 avril, à la compagnie R. Macdonald, pour un montant approximatif de $27,334.95.

Les travaux furent commencés le 27 avril et suspendus, pour l'hiver, le 19 novembre 1914.

Cette entreprise comprend le renouvellement de la superstructure et sa reconstruction en béton sur une longueur de 351 pieds par une largeur de 30 pieds, et sur une autre distance de 300 pieds par une largeur de 18 pieds, dans la direction du rivage; la démolition et l'enlèvement par du dragage, ou d'autres moyens, d'un vieux quai de 189 pieds de longueur, ainsi que le dragage de la substructure d'un ancien ouvrage de 150 pieds de longueur et de 30 à 31 pieds de largeur.

Lorsque l'ouvrage fut arrêté pour la saison, toute la vieille substructure avait été enlevée et une partie de la superstructure en béton avait été construite, c'est-à-dire: 296 pieds de la partie qui a 30 pieds de largeur et 50 pieds de la partie qui a 18 pieds

de largeur; les blocs en béton de la superstructure avaient été placés sur une distance de 30 pieds à l'extrémité du large, et sur une section de 15 pieds à l'extrémité intérieure; on a, de plus, fabriqué 60 blocs de béton qui seront placés au printemps.

Réparations.

Le 5 mai 1914, la permission fut donnée de réparer le quai de l'est, par du travail journée, au coût de $5,000.

Les travaux furent commencés le 25 mai et terminés le 15 octobre.

On a construit un mur de revêtement sur le côté est du quai, près du rivage, d'une longueur de 218 pieds et d'une largeur de 12 pieds, avec une substructure en encaissement et une superstructure en béton. Le tout fut rempli avec de la pierre et du gravier, y compris l'espace de 4 pieds qu'il y a entre le quai et le mur de revêtement, sur une profondeur de 7 pieds.

Le 14 novembre, on décida de dépenser $275 pour renouveler des pièces de parement et des traversines, sur une longueur de 68 pieds, une largeur de 16 pieds et une profondeur de 7 pieds, sur la face intérieure du quai de l'est. On a aussi placé 5 nouveaux poteaux d'amarrage.

Les dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, ont été de $49,047.42.

Dragage.

Le 22 juillet 1914, on autorisa l'emploi de la compagnie R. Weddell pour draguer dans le havre intérieur, une quantité approximative de 9,000 verges cubes, mesure de chaland, de déblais de la classe " B ", au taux de 20 centins par verge cube. Ce dragage avait pour but de permettre aux bateaux de mouiller près de l'esplanade du côté nord.

Cet ouvrage fut commencé le 23 juillet et terminé le 6 août.

On a dragué une étendue de 600 pieds de longueur et de 100 à 140 pieds de largeur, sur une profondeur de 16 pieds, le long du côté nord du havre, en face de l'esplanade. On a enlevé 9,007 verges cubes, mesure de chaland, de sable et d'alluvions, ou 6,753 verges cubes, mesurées sur place.

Les résultats de cet ouvrage devraient se faire sentir pendant des années.

Les dépenses pour l'exercice financier 1914-15, ont été de $1,852.80.

COLDWATER (RIVIÈRE).

La rivière Coldwater fut draguée en 1912, par le ministère des Travaux publics, à une profondeur de 10 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'étiage 580·0 de la baie Georgienne, à partir de son embouchure jusqu'au quai du gouvernement, au village de Coldwater.

Le 12 août 1912, des instructions furent données de faire un arpentage de la rivière Coldwater, ainsi qu'une estimation du coût du dragage à partir du quai du gouvernement jusqu'au pont de la baie Sturgeon, une longueur de 3,172 pieds. Aucun dragage n'a été fait dans cette partie de la rivière jusqu'aujourd'hui.

Plus tard, le 2 septembre 1914, une requête fut faite au ministère, demandant l'enlèvement des billots, des débris et des cailloux, du lit de la rivière Coldwater; ce travail a été fait.

Cet ouvrage avait pour but de rendre la rivière navigable, pour les petits bateaux et les canots automobiles, à partir du quai du gouvernement jusqu'au chemin de la baie Sturgeon. Les travaux qu'il faudra faire sont: le dragage des bancs de sable et la construction de palées de protection en pilotis.

Le travail a été fait à la journée; les déblais consistent en cailloux, billots, bois flottant et débris.

Cet ouvrage fut commencé le 1er octobre et terminé le 5 novembre 1914.

COLLINGWOOD.

Collingwood, comté de Simcoe, est situé au sud de la baie Georgienne, sur la baie Nottawasago, à 94 milles de Toronto, par le Grand-Tronc. On y trouve plusieurs manufactures importantes; la principale est la *Collingwood Shipbuilding Co.,* qui transige annuellement des affaires pour au delà d'un million de dollars.

On expédie de cet endroit une quantité considérable de bois, de charbon, de grain et d'autres marchandises, dont beaucoup de poisson pêché en face du port.

Collingwood est le point de départ de la navigation sur les grands lacs et le trafic du havre est important. Population, 6,000 habitants.

Le 22 mai 1914, on donna l'ordre d'envoyer la drague *Industry,* du ministère, pour enlever une quantité d'environ 20,000 verges cubes de déblais sur le côté ouest, à l'extrémité du large extérieur du chenal d'entrée.

L'ouvrage a été commencé le 27 juillet et complété vers le 6 août 1914; il consista à élargir le bout extérieur du chenal d'entrée (en continuation des travaux commencés l'année précédente) sur le côté ouest. On a creusé ici deux tranchées, dont une a 150 pieds de longueur et l'autre, 750 pieds de longueur, et les deux ont 37 pieds de largeur chacune, et une profondeur de 20 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. On atteignit la même profondeur dans le lac. En creusant ces tranchées, on a enlevé 16,742 verges cubes d'argile dure ou du gravier cimenté, mesure prise sur les chalands, ou environ 10,882 verges cubes, mesure prise sur place, acceptant 35 pour 100 comme facteur d'expansion pour cette classe de déblais.

En plus des travaux ci-dessus mentionnés, la drague a été employée pendant la même période, c'est-à-dire le 30 juillet, au quai de la *Charlton Lumber Co.,* enlevant la vase et les déchets de scieries, du roc, pour permettre aux vaisseaux de prendre une cargaison plus considérable, quand ils sont au quai. Cet ouvrage consista à enlever 1,111 verges cubes de déblais, jetés par dessus bord, en creusant une tranchée de 250 pieds de longueur, 40 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 13½ pieds; la face a environ 3 pieds.

Les déblais dans la baie Georgienne ne semblent pas être déplacés par les vagues et, par conséquent, l'amélioration faite au chenal sera permanente. La partie draguée au quai Charlton continue à se remplir.

CRAIGIE-LEA.

Craigie,Lea, dans le canton de Medora, district de Muskoka, est situé sur le lac Joseph et se trouve sur la route de la ligne de bateaux à vapeur de la *Muskoka Lakes Navigation Co.,* dont les quartiers généraux sont à Gravenhurst.

Les endroits avoisinant les rives du lac sont en grande partie couverts d'hôtels d'été et de chalets.

On a donné l'autorisation de construire un quai en caisson de bois, de 50 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, avec des abords en pierres, de 62 pieds de longueur et 12 pieds de largeur, au sommet, ainsi qu'un petit abri de 3 pieds de largeur par 12 pieds de longueur.

L'ouvrage a été commencé, à la journée, le 4 octobre 1914 et continué jusqu'au 31 mars 1915, lorsqu'on suspendit les opérations pour la saison; il restait à niveler le sommet des abords avec du gravier.

Les matériaux employés dans la construction de cet ouvrage consistent en 2,500 bardeaux, 17,981 pieds, m.p. de bois et 2,710 livres de fer.

Dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, $2,026.60.

CUMBERLAND.

Cumberland, comté de Russell, est un centre de colonisation agricole situé sur la rivière Ottawa, à 18 milles en bas de la ville d'Ottawa, sur le chemin de fer Nord-Canadien. Population, 800.

On a renouvelé quatre défenses brisées avec du bois dur de 12 pouces carrés.

Dépenses jusqu'au 31 mars 1915, $84,08.

DAWSON-POINT.

Dawson-Point, district de Nipissing, est un point de traverse sur le lac Timiskaming et dessert un district agricole.

Le quai a été légèrement endommagé par les glaces flottantes, pendant le printemps, nécessitant des légères réparations au chemin des abords qui avait été emporté; on a fait l'ouvrage le 13 et le 14 mai. Le côté inférieur du mur en pierres perdues a été reconstruit et on a charroyé du gravier sur le chemin.

LAC DOE.

Le lac Doe, dans le canton McMurrich, est situé dans le district de Parry-Sound, à 2½ milles au sud-est du village de Sprucedale dont la population est de 250 âmes et qui est une station d'embranchement Ottawa-Parry-Sound du Grand-Tronc.

Le lac Doe fait partie d'une chaîne de lacs qui coulent dans le tributaire sud de la rivière Magnetawan. Cette chaîne de lacs forme une route fluviale de 10 milles, reliant le village de Sprucedale avec une place d'été appelée Katrine. En 1913, la compagnie du Grand-Tronc a construit un embranchement, à partir de la ligne principale, à Sprucedale jusqu'au lac Doe, une distance de 2½ milles, pour transporter les touristes.

Le 12 juin 1914, on a donné l'autorisation de construire un quai consistant en un caisson de 50 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur, avec des abords en pierre, de 260 pieds de longueur par 12 pieds de largeur, le dit quai devant être situé au pied du chemin des concessions entre les emplacements n°s 5 et 6, dans le canton de McMurrich.

Plus tard, le 24 juillet 1914, et avant de commencer l'ouvrage, on a demandé un second quai au lac Doe, au terminus de l'embranchement de Sprucedale, et plus près de ce village, à condition que le montant voté de $1,900 fut employé non seulement pour construire un seul quai au lac Doe, mais aussi pour pourvoir aux améliorations nécessaires au deuxième endroit mentionné.

Les dimensions du quai construit au bout du chemin des Concessions sont comme suit: un quai en pilotis, de 48 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, avec des abords de 260 pieds de longueur par 12 pieds de largeur.

Les dimensions du second quai, situé au terminus de l'embranchement du Grand-Tronc, au Lac Doe, sont comme suit: un quai en pilotis, de 32 pieds de longueur, 12 pieds de largeur, situé au pied d'un chemin latéral.

On a commencé les travaux sur les deux quais, à la journée, le 5 août 1914, et on les a continués jusqu'au 15 janvier 1915, lorsqu'on a suspendu les opérations pour la saison; il reste à mettre la pierre dans les abords au point de jonction avec le quai et à les niveler avec du gravier.

Les matériaux employés dans la construction de ces deux quais consistent en 45 pilotis, 10,092 pieds, m.p. de bois et 1,295 livres de fer.

Dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, $1,785.37.

DYER'S-BAY.

Elk-Lake est un village situé sur la rivière Montréal, dans le district de Nipissing, à 53 milles en haut de Latchford, sur la route de Gowganda.

Wiarton, la station du Grand-Tronc la plus proche. On y expédie une quantité considérable de bois de construction et de bois de pulpe, le dernier produit étant surtout employé dans les usines chimiques de Thornbury. Il y a un magasin, une scierie et plusieurs petites résidences.

Le 29 juillet 1914, on a donné l'autorisation de dépenser $250 pour réparer le quai; l'ouvrage a été commencé le 19 et terminé le 31 mars 1915; il consista à réparer le

plancher et les pièces de couronnement, surtout la partie pontée, où le quai est joint au rivage et sur le premier caisson submergé.

Dépenses totales pour l'exercice 1914-15, $189.95.

ELK-LAKE.

Elk-Lake est un village situé sur la rivière Montréal, dans le district de Nipissing, à 53 milles en haut de Latchford, sur la route de Gowganda.

Pendant l'été, on a passé un contrat avec M. R. Woods, de Elk-Lake, pour reconstruire les abords à l'est du quai, de 105 pieds et 6 pouces de longueur par 12 pieds de largeur, moyennant $300. Le plancher a été posé sur des chevalets à charpente en cèdre, placés à environ 12 pieds d'axe en axe. L'ouvrage a été complété d'une manière satisfaisante dans le mois d'août.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $300.

FITZROY-HARBOUR.

Fitzroy-Harbour est un village du comté de Carleton, situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, juste au-dessous des chutes des Chats.

Un contrat a été adjugé le 2 mars 1914, à MM. Thos et John Moran, pour la construction d'un quai à Fitzroy-Harbour moyennant la somme $7,166.90, basée sur les prix par unité.

L'ouvrage a été commencé le 2 avril et continué jusqu'au 15 octobre, lorsqu'il fut complété.

La structure, en caisson rempli de terre, consiste en une tête de quai, de 96 x 48 pieds, construite à une élévation de 198 et tirant 9 pieds d'eau, en un plan incliné à bas niveau, de 16 x 48 pieds, à une élévation de 193, en un hangar à marchandises, de 16 x 48 pieds, construit sur des poteaux, en deux escaliers formant une longueur de 130 pieds linéaires et en un passage en spirale (creusé et rempli), de 314 pieds de longueur, sur une pente de 8 p. c.

Dépenses jusqu'aux 31 mars, $7,563.43.

Dragage.

Le dragage complet projeté, dont une partie seulement a été exécutée pendant la dernière saison, consiste en un chenal ayant une longueur totale de ¼ mille, par 60 pieds de largeur le long des tangentes, et 90 pieds de largeur dans les parties courbes, avec un bassin de virage en avant du quai neuf, le tout à un niveau de 10 pieds au-dessous de l'eau basse. Pour compléter ces améliorations, on estime qu'on devra enlever 20,000 verges cubes de plus de déblais, mesure prise sur les chalands. Le but est de faciliter l'accostage des bateaux au quai public.

La drague *N° 108*, du ministère a été employée à Fitzroy-Harbour, du 26 août au 14 novembre, commençant à l'entrée extérieure du chenal projeté et en avançant vers le quai. On a creusé des tranchées d'une largeur totale de 70 pieds par 380 pieds et 10 pieds de profondeur. On a trouvé que cette partie du chenal était en bon état, après l'avoir examiné, une fois le dragage terminé.

On a enlevé huit mille six cent sept verges de cailloux, de gravier et d'argile, mesure prise sur les chalands, et d'après des relevés pris avant et après, la mesure correspondante sur place est de 5,348 verges cubes. Afin d'obtenir un facteur d'expansion raisonnable, on devrait déduire de la quantité de la mesure prise sur les chalands, 1,917 verges cubes de déblais jetés par-dessus bord et enlevés une deuxième fois; le facteur d'expansion obtenu est donc 24·7 p. c.

Il faudra travailler pendant toute la saison de 1915, on à peu près six mois, pour compléter les travaux.

FORT-WILLIAM.

Fort-William est une ville de 22,000 habitants, située à l'extrémité ouest du lac Supérieur, à l'embouchure de la rivière Kaministiquia, dans le district de Thunder-Bay.

C'est le port le plus important sur la rive nord du lac Supérieur et le terminus de deux chemins de fer transcontinentaux.

C'est par ce port, qui est aussi le terminus de la navigation sur les lacs, que la plus grande partie du grain récolté dans l'ouest canadien passe, en route pour les marchés de l'est.

On a repris le dragage dans ce havre, pour la saison de 1914-15, le 6 mai, lorsque la drague *N° 6* commença à travailler.

Drague	*N° 5*		commença le	6	mai.
"	*Frank*		"	7	"
"	*N° 8*		"	8	"
"	*Dominion*		"	8	"
"	*N° 1*		"	8	"
"	*N° 6*		"	9	"
"	*N° 15*		"	28	"
"	"Clamshell"	*Joubert*	commença le	8	juin.
"	"	*Imperial*	"	8	"
"	"	*Empire*	"	15	"
"	"	*N° 7*	"	11	"

Ces dragues ont été employées continuellement pendant la saison et ont travaillé dans différentes parties du havre.

La drague *N° 6* a été rappelée pour deux périodes de trois jours chacune, pour exécuter certains travaux à la prise d'eau de l'aqueduc de Port-Arthur.

Rivière Kaministiquia.

On a enlevé les 13·4 acres de terrain solide formant la première section du bassin de virage du fort de l'ouest, et jusqu'à présent, on a réussi à avoir une profondeur d'eau sur cette étendue de 21 pieds, pour la navigation; encore un mois d'ouvrage, au printemps, et on aura creusé jusqu'au niveau requis.

Au delà du pont du Grand-Tronc-Pacifique, on a enlevé en grande partie une grande quantité de déblais, ou 7·13 acres de terrain solide, afin d'élargir la rivière, à cet endroit, et dans un mois, au printemps, on terminera les travaux.

On a enlevé les battures en avant de la fonderie *Canada* et des élévateurs *Horne* et *Dwyer.*

On a exécuté le creusage de la rivière Kaministiquia sur une étendue s'étendant de l'élévateuru *Consolidated* et vers l'est jusqu'à vis-à-vis de l'emplacement de l'*International Harvester,* et on obtint de ces travaux des conditions considérablement améliorées au point de vue de la navigation. On a enlevé une section de terrain en rapport avec le creusage à l'ouest de l'élévateur " D ", mais parce que les conduits d'eau principaux de la ville traversent la rivière, en cet endroit, il a été impossible de compléter cette section et on n'y pourra exécuter d'autres améliorations avant que la ville construise un tunnel pour protéger ces conduits d'eau.

Rivière Mission.

On a exécuté quelques travaux consistant à enlever les battures d'en avant le lopin n° 2, concession "A". On a creusé la rivière Mission sur toute sa largeur et sur une distance s'étendant de la rivière Kaministiqui jusqu'à la manufacture d'empois.

On compléta l'élargissement du bassin vis-à-vis des quais à charbon de Fort-William.

On a travaillé d'une manière active pour compléter le bassin n° 3, du Grand-Tronc-Pacifique, vers le 10 juillet.

En rapport avec le bassin n° 2 du Grand-Tronc-Pacifique on a repris l'ouvrage le 3 juillet et exécuté, pendant la saison, de considérables améliorations. Dans deux mois, l'année prochaine, on complétera cette section.

On a creusé pour les fondations des caissons en rapport avec les quais *Mission,* afin de permettre aux entrepreneurs de procéder à la submersion des caissons du mur de revêtement; les travaux ont été complétés vers le 1er octobre.

Rivière McKellar.

On a repris avec vigueur les travaux sur la rivière McKellar, le 9 mai, et on a travaillé jusqu'au mois de décembre, lorsqu'on a complété cette voie fluviale; les estimations finales ont été envoyées le 16 mars. La quantité de déblais enlevés, 751,944 verges cubes.

On a commencé l'ouvrage pour élargir la rivière McKellar, le 19 octobre, et on l'a complété le 25 février, lorsqu'on a envoyé les estimations finales. La quantité enlevée d'après le contrat est de 144,239 verges cubes.

La quantité de déblais enlevés par les différentes dragues est comme suit:—

Drague *Dominion*	1,055,310
" *Frank*	689,476
" *N° 15*	226,182
" *N° 8*	398,941
" *N° 6*	273,073
" *N° 5*	603,484
" *N° 1*	95,790
" "Clamshell" *Joubert*	13,778
" " *Imperial*	38,221
" " *Empire*	34,394
" " *N° 7*	110,544
Remblayage	122,521
Total	3,661,714

Rivière Kaministiquia.

Au bassin du virage du Fort *West*	582,092
En haut du pont du Grand-Tronc-Pacifique	472,182
Au quai de la fonderie *Canada*	4,656
A l'élévateur *Horne*	3,793
De l'élévateur *Consolidated* à l'usine de pouvoir	222,269
De l'usine de pouvoir aux conduits d'eau	169,124
Des conduits d'eau au quai *Harvester*	185,850
A l'élévateur Dwyer	6,437

Rivière Mission.

Vis-à-vis de l'usine d'empois	95,508
En avant du lopin n° 2	6,319
En avant du bassin du Grand-Tronc-Pacifique	184,044
Vis-à-vis du quai à charbon	84,459
En avant du bassin du Grand-Tronc-Pacifique n° 2	590,544
Remblayage	122,521

Rivière McKellar.

Rivière McKellar, contrat, 8787	728,618
Rivière McKellar, élargissement 10298	203,298
Total, rivière Kaministiquia	1,646,403
" " Mission	1,083,395
" " McKellar (8787)	728,618
" " " (10298)	203,298
Grand Total	3,661,714

Quant à la matière enlevée, les déblais étaient en grande partie de l'argile.

Les déblais enlevés dans le bassin du virage du Fort-West étaient principalement du sable.

Dans les travaux sur la rivière McKellar, on creusa dans du sédiment entraîné par la glace, très dur à enlever. Ces déblais consistèrent en argile, en sable, en cailloux et en gravier cimenté, ressemblant à du béton. On a enlevé un cailloux de dimensions extraordinaires, mesurant 311 verges cubes.

Les travaux exécutés dans le havre de Fort-William, cette année, a été d'un grand avantage à la navigation, à cause des immenses améliorations qu'on y a faites.

En continuant le dragage pendant deux saisons de plus, on rendra le havre de Fort-William dans un très bon état, et l'entretien du havre, pourvu qu'on n'y exécute aucuns travaux supplémentaires, coûtera peu.

Sommaire du coût.

Payements aux entrepreneurs	$669,004.55
" pour l'inspection	6,396.00
" au juge de Paix (pour déclar. sous serment)	249.00
Total	$675,649.55

Rivière Frederickson.

On a fait connaître au ministère, en juillet et août 1914, que les gens s'occupant de l'industrie des mines et du bois, au Lac Hacok, dans Algoma-Est, éprouvaient beaucoup de difficultés à cause du niveau extrêmement bas des eaux, et on demanda qu'un barrage temporaire fut construit sur la rivière Frederickson, pour retenir l'eau à une élévation de 2·5 à 3 pieds plus haut que le niveau d'alors.

M. C. L. Williams, un propriétaire d'une sciérie, à Connaught, proposa de construire un barrage convenable moyennant $400. L'offre de M. Williams fut accepté et, le 25 août, un barrage de 751 pieds de longueur, capable de retenir l'eau à un niveau de 2·5 à 3 pieds, était construit. L'ouvrage est en bois rond, lambrissé en madriers et couvert par une épaisse couche d'argile.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $400.

GOAT-ISLAND.

Dragage.

Le port de Goat-Island est le terminus du chemin de fer *Algoma-Eastern* et est situé vis-à-vis de la ville de Little Current, sur le détroit reliant la baie Georgienne et le chenal nord du lac Huron, connu sous le nom de "chenal de Little Current". Ce chemin de fer a été terminé en 1913 et s'étend vers l'intérieur jusqu'à Sudbury, une distance de 80 milles, passant à travers un terrain boisé et riche en minérais qui, par conséquent, sera exploité. Le trafic qui s'y fait actuellement consiste en l'expédition

de charbon, dont une immense quantité est requise en rapport avec l'affinage du nickel, à Copper Cliff, et pour d'autres industries à Sudbury, Espanola, Victoria Mines, etc. Il semble être aussi dans une position supérieure et stratégique pour l'importation économique du charbon pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien, dans le district de Sudbury. Le terminus consiste en voies d'évitement et en une cours pouvant contenir environs 400 wagons, ainsi qu'un hangar à locomotives, une soute à charbon, une usine de réparation, des usines pour l'eau, etc; il y a aussi un quai à charbon et une cours pouvant contenir 75,000 tonnes de charbon et où il y a un élévateur considérable avec une capacité de 200 tonnes par heures et en un quai commercial pour y charger et décharger les marchandises. Ces quais ont respectivement 430 et 400 pieds de longueur, construits parallèlement au chenal et en ligne l'un avec l'autre. Le premier est déjà devenu trop petit pour le trafic qui s'y fait et la compagnie se propose de le prolonger, vers l'ouest, jusqu'au quai commercial, une distance de 685 pieds et, vers l'est, sur une distance de 650 pieds, à condition que le gouvernement consente à agrandir l'étendue draguée afin d'en faciliter l'accès. L'augmentation du trafic que ce prolongement assurerait comprend 150 tonnes de charbon, 50,000 tonnes de pierres à chaux pour les hauts-fournaux, 15,000 tonnes de papier pour l'exportation, fabriqué par la *Spanish River Pulp Co.,* à Espanola, etc.

Little-Current est la ville la plus importante de l'île Manitoulin et a une population d'environ 1,000 âmes. Tous les bateaux, faisant le service dans le chenal du nord du Lac Huron, doivent passer à travers le passage du Little Current et, par conséquent, il est très fréquenté.

Le but de ces travaux est de faire des abords aux quais du chemin de fer A. E. pour les vaisseaux d'un fort tirant d'eau, et d'élargir le chenal actuel. Quand les améliorations entières proposées à ce chenal seront complétées, on espère que presque tous les bateaux, y compris les gros cabotiers faisant le service sur les ports du lac Supérieur et de la baie Georgienne passeront par cette route, qui aura pour ainsi dire la même longueur mais qui sera beaucoup mieux protégée que la route exposée du lac Huron. L'ouvrage projeté est d'une nature semi-privée, parce qu'il est requis surtout pour servir d'abords aux quais de l'*Algoma Eastern Railway Co.,* mais il constitue en même temps une amélioration importante du chenal.

Le 2 septembre 1913, on a passé le contrat n° 9589 avec la *Soo Dredging and Construction Co. Ltd,* de Sault Sainte-Marie, Ont. pour draguer 23,500 verges cubes de roche, mesure prise sur place, jusqu'à une profondeur de 22 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, au prix par unité de $2.90 la verge cube; l'ouvrage devait être terminé vers le 15 décembre 1915.

L'ouvrage a été commencé immédiatement et a été suspendu pour la saison, le 15 décembre 1915. L'étendue qui devait être draguée, d'après le contrat, consiste en une section en avant du quai à charbon de l'*Algoma Eastern Railway Co.,* de 400 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 150 pieds. Pendant la saison, on a enlevé 19,867 verges cubes de déblais; de cette quantité, 17,884 verges cubes ont été transportées par des chalands à 2 milles plus loin, 1,983 furent jetées par-dessus le quai, sur la partie remblayée.

Le 23 juin 1914, on émit des instructions à l'effet qu'un Arrêté du Conseil avait été passé accordant un prolongement du terme du contrat n° 9589 jusqu'au 15 décembre 1914 et que le montant de $50,000 avait été voté, à la dernière session du parlement, pour le dragage en cet endroit. En conséquent on se prépara à draguer sur une étendue de 100 pieds de largeur, sur le côté ouest, et de 390 pieds de largeur, sur le côté est de l'étendue draguée, l'année précédente et adjacent à cette dernière.

Le 27 septembre 1914, on a reçu avis qu'un Arrêté du Conseil avait été passé, le 11 septembre, permettant le dragage de 17,240 verges cubes, mesure prise sur place, en plus des quantités déjà enlevées ,et on posa comme condition de l'acceptation de la proposition, que les entrepreneurs s'occupassent eux-mêmes du coût du dragage de ces 17,240 verges cubes en attendant leur payement qui ne pouvait être fait avant que le parlement votât les fonds nécessaires. L'étendue devant être creusée d'après cette

nouvelle autorisation consiste en une section de 430 pieds s'étendant en avant du quai commercial.

L'ouvrage a été commencé le 19 juin et suspendu le 15 décembre 1914. Pendant la saison, on a enlevé 29,782 verges cubes de pierre à chaux, dont 27,935 ont été transportées à 2 milles plus loin, et 1,847 jetées en arrière du quai commercial.

GODERICH.

Goderich, chef-lieu du comté de Huron, est situé à l'embouchure de la rivière Maitland, à environ 68 milles au nord de Sarnia et à 60 milles de London. C'est le terminus de l'embranchement du chemin de fer du Grand-Tronc, et de celui du Pacifique-Canadien.

Il y a plusieurs industries manufacturières importantes et il s'y fait beaucoup d'affaires en rapport avec la transportation de grains et de farine. On a trouvé un dépôt de sel de valeur dans la localité. L'expédition par eau et chemin de fer est considérable, y compris l'industrie des animaux et les autres produits de la ferme. La population est d'environ 5,000 âmes; ce nombre est beaucoup augmenté, pendant les mois d'été, par les touristes et par ceux qui y viennent passer l'été.

Le 28 septembre 1914, on a donné l'autorisation de dépenser la somme de $5,000 pour placer des pierres perdues sur la face nord de l'extrémité ouest du brise-lames de la rivière, l'ouvrage devant être fait à la journée.

L'ouvrage a été commencé le 2 novembre et se continue. Après le 12 janvier 1915, on a autorisé de dépenser $5,000 de plus, et le 6 mars 1915, encore $3,000 pour exécuter cet ouvrage en pierres perdues.

Le 12 juin et le 21 octobre 1914, on a donné l'autorisation de dépenser $100,000 pour la construction d'un prolongement au quai du brise-lames du sud; le 30 octobre, un contrat a été adjugé à M. Wm Bermingham pour la somme d'environ $273,863.60, basée sur des taux par unité. Tout ce qui a été fait jusqu'à présent est de faire l'acquisition des matériaux afin de lui permettre de commencer les travaux au printemps.

Le 6 mai 1914, on a autorisé de dépenser $68,000 pour achever le prolongement du brise-lames dans le lac du Nord-Ouest. Un contrat a été adjugé à M. Wm Bermingham, le 17 mai 1914 pour la somme de $265,000. Comme une grande partie des travaux avait déjà été complétée, l'ouvrage a été repris en mai et complété vers le 31 août 1914.

Le 1er juin et le 13 juillet 1914, on a autorisé la somme de $2,000 pour construire un tunnel à travers le brise-lames de la rivière à partir de la rivière Maitland pour permettre aux canots, chaloupes, etc., de passer d'un côté à l'autre sans être obligés de faire le tour, dans les eaux orageuses du lac.

La construction a été commencée le 6 juin et complétée le 9 novembre. L'ouvrage consiste à pratiquer une ouverture à travers le brise-lames et à lambrisser avec des billots les côtés et le sommet.

Le 5 mai 1914, on a autorisé de dépenser $2,000 pour faire des réparations générales aux différentes structures du havre. L'ouvrage a été commencé le 4 septembre et est maintenant terminé.

Les dépenses pour l'exercice financier 1914-15 sont:—

Talus en pierres perdues au brise-lames de la rivière....	$12,983 10
Prolongement du brise-lames du sud-ouest..........	5,166 77
Prolongement du brise-lames du nord-ouest..........	65,144 92
Tunnel..............................	1,994 93
Réparations générales......................	2,000 10

Dragage.

Le 27 mai 1914, on a donné autorisation de dépenser $23,792 pour du dragage. On a adjugé le contrat le 1er juin 1914, à MM. Jennings et Ross, au taux de 16 cents

la verge cube, mesure prise sur les chalands, de déblais de la classe " B ". Le but des travaux est d'améliorer l'entrée du havre et ils ont été complétés le 8 juin.

La quantité estimée de déblais à enlever est de 145,700 verges cubes, mesure prise sur les chalands; le fond à draguer est de la classe " B ", consistant en un mélange de sable dur et d'argile bleue dure.

On a dragué sur une étendue irrégulière dans le chenal d'entrée entre l'extrémité du large des quais et les brise-lames extérieurs, jusqu'à une profondeur de 22 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'étiage et formant une longueur totale de 1,100 pieds, sur une largeur moyenne de 340 pieds au centre et se retrécissant vers les deux extrémités. On a enlevé 93,679 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, ou 65,576 verges cubes, mesure prise sur place; facteur d'expansion, 43 p. c. Ce montant est un peu moindre que les deux-tiers de la quantité estimée. Quoique le contrat n'expirait pas avant le 15 décembre, les travaux ont été suspendus pour la saison, le 19 octobre, à cause du mauvais temps.

Comme ce chenal est bien à l'abri et doit être protégé davantage au moyen d'un prolongement des brise-lames extérieurs, ces améliorations devront durer encore plusieurs années.

Dépenses pour l'exercice financier 1914-15, $15,846.64.

GORE-LANDING.

Gore's-Landing, dans le comté de Northumberland, est situé sur la rive sud du lac Rice, à 12 milles au nord de Coburg; c'est un petit village d'environ 100 habitants, au centre d'un district agricole fertile.

On a donné permission, le 17 juillet 1914, de dépenser $150 pour réparer le pavé, les soliveaux et la moise du quai et améliorer les abords en construisant un conduit souterrain sur le côté est du chemin principal.

L'ouvrage a été commencé le 16 et complété le 26 septembre 1914.

Dépense totale pour l'exercice financier 1914-15, $150.91.

GRAND-BEND.

Grand-Bend est un village situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Sauble, à environ 13 milles de Parkhill, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée. Il se trouve à 15 milles d'Exeter et à environ 30 milles au sud de Goderich. C'est une station estivale très fréquentée, et on y fait la pêche.

On a reçu l'autorisation de faire les réparations et les améliorations, qui ont été commencées le 11 mai et complétées le 30 septembre 1914; on a exécuté les travaux suivants:—

(1) Le quai du nord, de 270 pieds de longueur, à l'extrémité intérieure, a été complètement reconstruit, au-dessus du niveau d'eau. On a posé partout de nouveaux soliveaux et 22 nouvelles pièces transversales; les pièces de parement, le pavé et le reste des pièces transversales sont en vieux bois du quai qui a été emporté par la mer au cours des grosses tempêtes de novembre 1913.

(2) L'extrémité du large de ce quai, de 245 pieds de longueur, a été reconstruite avec un nouveau plancher, des solives et des pièces transversales, sauvées après les tempêtes.

(3) 150 cordes de pierres de moëllons ont été mises dans le quai pour le remplir.

On a employé les matériaux suivants dans les travaux ci-dessus mentionnés:—

51,200 pieds, m.p. de bois; 2,000 livres de fer, 150 cordes de moëllons.

De plus, on a employé 25,000 pieds, m.p. de matériaux sauvés après la tempête qui endommagea le quai.

Dépenses pour l'exercice financier 1914-15, $4,495.48.

HAILEYBURY.

Haileybury est une ville du district de Nipissing, ayant une population de 3,800 habitants; elle est située sur la rive ouest du lac Timiskaming, sur la voie principale du chemin de fer T. & N. O.

Des améliorations au havre d'Haileybury ont été exécutées, à la journée, du 25 juin au 25 septembre.

On a redressé et peinturé le garde-corps des abords du quai, et le garde-roues sur les abords, et la tête du quai a été peinturée. On a complété, sur une longueur de 239 pieds, la face en béton du mur en pierre, sur le côté nord des abords commencée en 1913.

On a construit la partie en caisson et les murs de l'extrémité du nouveau quai du marché et on a fait 600 verges cubes de remplissage, le reste étant remis à la prochaine saison. La structure consiste en caissons remplis de lest, de 16 pieds de largeur par 249 pieds de longueur immergés dans 8·5 pieds d'eau, avec une hauteur de 7 pieds au-dessus du niveau de l'eau (élévation 584·5); les murs des extrémités ont des faces en béton et un remplissage en terre.

En mars, on a coupé la glace autour du quai en pilotis et on a fait quelques légères améliorations et réparations aux liens.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $7,990.66.

Dragage.

La drague *N° 118*, du ministère, a été employée dans le havre d'Haileybury, du 27 août jusqu'au 24 septembre, creusant le bassin en arrière de la tête du quai afin d'avoir des bassins d'hiver pour les bateaux quand l'eau du bassin du lac Timiskaming est basse. On a creusé le chenal d'entrée, sur environ 100 pieds de largeur en dehors de la face extérieure du quai, et à l'intérieur, sur 200 x 200 à 300 pieds, jusqu'à un niveau de 566, soit une profondeur de 10 pieds au-dessous de l'élévation 576, qui est le niveau durant l'hiver.

On a enlevé six mille cent cinq verges d'argile (mesure prise sur les chalands). La mesure correspondante prise sur place, avant et après le dragage, est de 5,075 verges cubes; le facteur d'expansion est donc de 20·3 pour 100.

Chantiers maritimes.

Les chantiers d'Haileybury, situés à 2 milles au nord du havre d'Haileybury, sur le lac Timiskaming, ont été en opération durant la dernière saison.

Les outils et l'outillage employés pour les travaux sur le lac Timiskaming, exécutés à la journée, et à plusieurs autres endroits dans le district, ont été réparés et placés dans la cours. On a fait de légères réparations aux chantiers. La flotte de construction du lac Timiskaming a été lancée; toutes les réparations ont été faites et le tout réunis en sûreté pour l'hiver; les chalands et la sonnette ont été améliorés pour la prochaine saison. Un hangar flottant, de 16 x 40 pieds, a été construit pour le yacht *Blue Bell,* qui fait le service en rapport avec les travaux sur le lac Timiskaming. On a augmenté la provision de bois pour les réparations à l'outillage, etc.

On a exécuté à ces chantiers des réparations importantes à la flotte de drague.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $3,011.76.

Dragage.

La drague n° 118, du ministère, a été employée aux chantiers, du 1er août jusqu'au 26 septembre et le 31 octobre, pour creuser le bassin en avant du bassin de radoub, afin d'avoir un bassin d'hiver pour les vaisseaux à flot, quand le niveau du bassin est bas. Le bassin intérieur est de forme irrégulière, de 200 pieds de largeur par 240 pieds de longueur et est creusé jusqu'à un niveau de 10 pieds au-dessous du niveau d'eau de l'hiver.

On a enlevé huit milles deux-cent-cinquante-neuf verges cubes d'argile, mesure prise sur les chalands. D'après des relevés faits avant et après le dragage, la mesure prise sur place est de 6,858 verges cubes; le facteur d'expansion est donc de 20·1 p.c.

HAMILTON.

Hamilton, dans le comté de Wentworth, est situé sur la baie Burlington, à l'extrémité ouest du lac Ontario. On y trouve une gare pour les chemins de fer du Grand-Trone, du Pacifique-Canadien et du T. H. and B., et un port d'escale pour les vaisseaux allant à Montréal, Fort-William, Toronto, etc. Il y a au delà de 400 manufactures, dont plusieurs sont très importantes.

Population, 80,000 habitants. Le gouvernement a beaucoup dépensé pour améliorer ce havre depuis 1891.

Le 6 mai 1914, on a donné l'autorisation de dépenser le montant de $100,000, qui fut augmenté, le 12 juin suivant, de $75,000 de plus, pour améliorer le havre.

Le 10 mars 1913, un contrat a été adjugé à MM. Hennessy, Poupore, Dwyer et Taylor, pour la somme approximative de $178,000, prix de la liste, pour la construction d'un mur de soutènement de 1,536 pieds avec un pavé de 10 pieds de largeur, et pour draguer le havre à des profondeurs, à divers endroits, de 16 et 17 pieds.

L'ouvrage qui dure depuis le 1er avril, se continue encore.

Les travaux exécutés jusqu'à la fin de l'exercice financier sont comme suit: 145 chevalets en pilotis, 724 pilotis de 30 à 50 pieds de longueur, ont été enfoncés; 127 chevalets en pilotis ont été finis avec des chapeaux; 98 chevalets en pilotis ont été renforcés au moyen de liens; 901 verges cubes de blocs en béton ont été faits, dont 658 ont été posés sur des chevalets en pilotis; 14,976 pieds linéaires de soliveaux, de 12 sur 12 pouces, ont été boulonnés aux parements des chevalets en pilotis; des palées en acier de 866 pieds ou 1,331,400 livres, ont été enfoncées le long du mur; 10,780 pieds m.p. de moises en chêne ont été boulonnées aux palées en acier et 27 pilotis de support ont été enfoncés; 260 pieds linéaires de palée en pilotis ont été enfoncés et 12 longueurs de soliveaux de 10 x 12 pouces ont été boulonnés à la palée, formant un total de 2,400 pieds m.p. On a boulonné 776 pieds linéaires de liens horizontaux sur le derrière des chevalets formant un total de 9,312 pieds, m.p. de bois; le pavé en béton a été fini sur une longueur de 811. En plus de ces travaux on a dragué 281,000 verges cubes de déblais que l'on a déposé derrière le mur de soutènement.

Ce mur qui avait bombé à l'intérieur a été renforcé depuis au moyen d'ancres et de barres.

Dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, $167,372.53.

Dragage.

Le 6 juin 1914, on a donné l'ordre de draguer en avant des usines Oliver, et subséquemment, le 31 octobre, on a autorisé de faire 3 jours d'ouvrage au quai Brown.

L'ouvrage a été commencé aux usines Oliver, le 10 juin, et continué jusqu'au 19 novembre 1914, lorsqu'on suspendit les opérations pour la saison.

Durant le temps que la drague a été employée, on a enlevé 211,383 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure prise sur les chalands, sur un espace en avant de la manufacture de charrues Oliver.

Au cours des dernières années, une grande partie de ce chenal avait été draguée mais s'était en partie remplie; là où le remplissage s'est fait, on a dragué de nouveau et élargi le chenal jusqu'à 350 pieds, sur une longueur de 3,081 pieds et jusqu'à une profondeur de 20 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

L'ouvrage pendant le dernier exercice a consisté à élargir tout le chenal de 50 pieds, à creuser deux tranchées, de 3,080 pieds de longueur par 40 pieds de largeur, chacune en dedans de la largeur additionnelle de 50 pieds, et à nettoyer tout le reste de la superficie afin d'atteindre la profondeur de 20 pieds.

HAWKESTONE.

Hawkestone, dans le comté de Simcoe, est situé sur la rive nord du lac Simcoe, à 15 milles à l'est de Barrie, sur le Grand-Tronc, embranchement de North-Bay; population environ 200 âmes.

On a donné autorisation le 5 mai 1914 de dépenser la somme de $3,50 pour des réparations au quai, à la journée, et l'ouvrage a été commencé le 1er juin et complété vers le 24 octobre 1914. Il consista à reconstruire la superstructure en béton, sur une longueur de 129 pieds et une largeur de 18 pieds, avec une aile à l'extrémité extérieure, de 69 pieds de longueur par 18 pieds de largeur, ayant un petit débarcadère sur le côté est, de 4 x 7 pieds. Ce quai est relié au rivage par des abords en pierres, de 100 pieds de longueur par 18 pieds de largeur au sommet.

Dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, $3,523.95.

HELEN'S-BAY.

Helen's-Bay est une partie du chenal au nord du lac Huron, et est située le long du canton de Burpee, sur l'île Manitoulin, à environ 12 milles à l'ouest de Gore-Bay. Cette localité est passablement habitée, la population étant d'environ 100 habitants qui s'accupent de l'élevage des bestiaux et des produits de la ferme.

On a donné l'autorisation, le 29 mai 1914, de dépenser la somme de $200, à la journée, pour exécuter les réparations nécessaires au quai public.

L'ouvrage a été commencé, le 13 juillet, et terminé le 23 septembre 1914. Les travaux consistèrent à remplir et niveler les abords en pierres et à peinturer l'entrepôt. On employa 100 verges cubes de pierres et gravier dans les abords. Dépenses totales, $197.65.

RIVIÈRE HOLLAND.

La rivière Holland sépare le canton de Givillimbury-ouest dans le comté de Simcoe, et Givillimbury-Est et King, dans le comté de York, mais le village du même nom est situé à environ 2½ milles à l'est de la rivière, dans Givillimbury, comté de York et à 6 milles au sud de la Baie Cook, un bras au sud du lac Simcoe. Population, environ 450 âmes. Le Grand-Tronc traverse cet endroit.

Le 2 juin 1914, on a donné l'ordre de dépenser $1,000 pour réparer le quai.

L'ouvrage a été commencé le 8 octobre et suspendu pour la saison, le 25 novembre 1914.

Les travaux consistèrent à enfoncer une rangée de pilotis, de 75 pieds de longueur, pour protéger le quai.

Dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, $1,264.47.

HONEY HARBOUR.

Big Dog Channel.

Le chenal Big Dog est un des nombreux passages que l'on trouve dans le havre Honey, borné au sud par le havre South Honey, l'île Roberts et la baie Georgienne, et au nord par l'île Beausoleil. Tout le territoire, en dedans des bornes de l'île, est une place d'été importante, et de plus, il y a un grand nombre de châlets et d'hôtels ouverts pendant la belle saison. Pour suffire à ce trafic considérable, la compagnie *Northern Navigation,* maintenant amalgamée avec la compagnie *Canada Steamship,* possède un bateau pour les passagers de première classe, le *Wanbri,* qui fait le trajet entre Penetanguishene et Parry Sound, suivant le chenal des bateaux à vapeur, parmi les îles et faisant escale à tous les endroits importants, en allant et revenant.

A cause du peu d'eau, le chenal Big Dog n'était pas navigable pour les bateaux à gazoline ou les bateaux transportant les provisions de sorte que les résidents du

côté ouest des îles Petit Beausoleil et Roberts devaient traverser toute la baie jusqu'à l'extrémité sud de l'île Roberts pour atteindre le chenal principal.

Le but des travaux était d'avoir une profondeur d'eau suffisante pour permettre aux bateaux et aux chaloupes à gazoline d'atteindre, par une route plus courte, le chenal principal.

La longueur du chenal ainsi améliorée est de 111 pieds avec une largeur moyenne de 35 pieds, ayant une profondeur de 5 pieds plus bas que le zéro de l'échelle d'étiage de la baie Georgienne, élévation 580.0. Le chenal se trouve entre les îles Petit Beausoleil et Roberts à environ un mille à l'ouest du chenal principal pour les bateaux.

Toute l'entreprise a été complétée au cours de l'exercice financier 1914-15.

Les déblais enlevés consistent en roc solide et quelques cailloux, formant 427·22 verges cubes, mesure prise sur place.

Le facteur d'expansion étant 1·8 p. c., la mesure prise sur les chalands est donc 769·0 verges cubes.

Le taux du contrat était de $8 par verge cube et le payement dû à l'entrepreneur, $3,417.76.

L'ouvrage a été commencé le 27 mai et complété le 22 octobre 1914.

HUNTSVILLE.

Huntsville, dans le canton de Chaffey, district de Parry-Sound, est situé sur la division nord du chemin de fer Grand-Tronc; sa population est de 2,000 habitants.

C'est le centre d'affaires de la *Huntsville and Lake of Bays Navigation Company,* qui tient une ligne de bateaux entre Huntsville et Baysville. Cette route est encouragée par les touristes dont le nombre augmente d'année en année. Les principales industries de la place sont une grande tannerie et deux scieries.

On a donné l'autorisation de faire des réparations au quai, consistant à poser une nouvelle rampe en tube, une bordure en béton et des liens en fer. Les matériaux employés sont 72 pieds de tuiles à drainage, 520 pieds de tuyaux et 874 pieds de bois.

L'ouvrage a été commencé le 23 mai 1914 et complété le 23 juin 1914.

Dépenses pour l'exercice financier 1914-15, $235.65.

ÎLE JUNIPER.

L'île Juniper, dans le comté de Peterborough, est située sur le lac Stoney. C'est une place d'été, avec bureau de poste et magasin, d'où se fait la distribution de provisions et marchandises aux touristes, et à ceux qui passent l'été en villégiature. C'est un point d'arrêt du système du canal Trent.

Le 25 mai 1914, l'autorisation fut donnée de dépenser un montant de $1,200 pour la construction de quais flottants.

Du 2 mai au 20 juin 1914, on a construit, par du travail à la journée, des quais flottants, consistant en grosses pièces transversales en cèdre reliées par des solives aplaties, sur lesquelles on a posé un plancher. Ces quais sont ancrés de manière à pouvoir monter et descendre avec le niveau de l'eau.

Le 29 octobre, on décida de mettre ces quais en un lieu sûr pour l'hiver, et de les replacer au printemps; ce travail a coûté $25.

Les dépenses pour l'exercice financier ont été de $1,243.44.

KAGAWONG.

Kagawong, est situé sur la rive nord de l'île Manitoulin, environ 12 milles à l'est de la baie Gore, et a une population de 200 habitants. Les campagnes avoisinantes sont très peuplées et très prospères. Le commerce consiste en l'importation de machines agricoles et de marchandises générales et comprend l'expédition des produits de la ferme, de bois, de poisson et d'environ 3,000 têtes de bétail par année. Toutes les

lignes de bateaux qui passent par le chenal nord du lac Huron y arrêtent régulièrement. C'est aussi un endroit de villégiature.

Le but des travaux en ce lieu est de construire un quai public. Kawagong étant sur une île, tout le trafic se fait par eau et, jusqu'ici, il a été fait sur des quais privés.

Le 22 juin 1914, un Arrêté en Conseil autorisa l'achat du quai appartenant à William Hilliard, pour un montant de $1,000.

KENORA.

Kenora est situé sur le lac des Bois. C'est un point de division de la ligne principale du Pacifique-Canadien et c'est une place d'été d'une importance considérable.

Afin de subvenir aux besoins du trafic, un quai fut construit à cet endroit en 1913.

Au cours du mois de mai 1914, on a posé sur le quai dix poteaux pour la lumière électrique au coût de $305.47.

KILLARNEY.

C'est un village ayant une population d'environ 400 habitants, situé à environ 25 milles à l'est de Little-Current, sur la rive nord de la baie Georgienne. C'est un port d'escale régulier pour les bateaux à vapeur de la *Northern Navigation Co.*, la *Dominion Transportation Co.*, le *Soo City*, faisant le service local de fret et de passagers, et de deux ou trois lignes de bateaux touristes des Etats-Unis, à part plusieurs bateaux pêcheurs. Le trafic comprend l'importation des marchandises générales et l'exportation d'environ 300 tonnes de poisson évaluées à $50,000 à peu près. La valeur totale du commerce dépasse $100,000.

Le but des travaux est de pratiquer un passage à travers les battures du chenal conduisant de la baie Georgienne à cet endroit, et les améliorations couvrent une distance de 1,750 pieds sur une longueur de 150 pieds et une profondeur de 16 pieds audessous le niveau de l'eau basse.

En 1913, on donna l'autorisation d'exécuter certain dragage pour lequel on passa un contrat avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co.*, de Toronto, à 32 cents la verge cube, mesure prise sur place.

Au cours de cette saison, on dragua 17,247 verges cubes de sable et de glaise, au coût de $6,256.46; ces déblais furent remorqués à une distance d'un mille. Une avarie sérieuse survint à la drague *Kingsford*, le 20 octobre 1913, et l'ouvrage dût être abandonné inachevé.

Le 15 août 1914, le ministère autorisa un prolongement de la durée du contrat, fixant le 15 décembre 1914 comme date à laquelle il devrait être terminé.

Les travaux furent commencés le 25 août et terminés le 5 septembre 1914. Pendant cette période 5,950 verges cubes de sable et de glaise furent draguées et remorquées à une distance d'un mille, au coût total de $2,216.11.

KINCARDINE.

Kincardine, comté de Bruce, est situé sur le lac Huron, à l'embouchure de la rivière Penetangore, à 31 milles au sud de Southampton et à 34 milles au nord de Goderich. Population, environ 3,000 habitants. C'est le terminus de la division Wellington, Grey et Bruce, du Grand-Tronc. Il y a des dépôts de sel importants dans les alentours; plusieurs industries y sont établies: des fabriques de meubles, de chaudières, une fonderie, une raffinerie de sel, etc.

Le 24 janvier 1914, un contrat fut accordé à M. Wm. Birmingham pour la construction d'un brise-lames au coût approximatif de $130,082.70.

Ce brise-lames a été construit dans le lac, à 825 pieds au nord-ouest de l'extrémité nord du quai, dans la direction sud-ouest nord-est. Il a 602½ pieds de longueur et il est de différentes largeurs, *i.e.*: la partie extérieure de 200 pieds de longueur a 34 pieds de largeur; les 100 pieds suivants ont une largeur de 32 pieds; la partie suivante, de 200 pieds de longueur, a 30 pieds de largeur, et la partie intérieure, de 100 pieds de lon-

gueur, a une largeur de 28 pieds. Sa hauteur extrême au-dessus du niveau de l'eau basse, est de 8½; il est construit dans une profondeur d'eau variant de 13½ à 30½ pieds.

La substructure consiste en encaissement rempli de pierres et la superstructure est un monolithe en béton. En plus de la construction du brise-lames et du dragage d'un bassin, on a dragué un chenal de 90 pieds de largeur conduisant aux quais, un chenal de 50 pieds de largeur entre les quais et une étendue de 300 pieds par 150 pieds dans le havre intérieur. Tout ce dragage a été fait à une profondeur de 16 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Le 5 mai, une dépense de $1,500 a été autorisée pour des réparations aux quais, par du travail à la journée. Ces travaux furent commencés le 2 juillet et terminés le 17 octobre 1914; on a fait des réparations générales aux deux quais et on a renouvelé des parties du plancher, des pièces de parement, des traversines, etc.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $142,294.84.

KINGSTON.

Le dragage à Kingston consiste à creuser une série de bassins, dans le plus grand nombre des cas, au pied des rues où des égouts se jettent dans le lac Ontario. On a dragué en huit endroits différents, comme suit:—

1° *Au pied de la rue Princess.*—A cet endroit, on a creusé un bassin de 175 pieds de longueur et de 43 pieds de largeur, à côté de l'élévateur à grain de *J. Richardson & Son.* Ce travail était devenu nécessaire car l'égout de la rue remplissait graduellement le bassin. Un grand nombre de bateaux employés au transport du grain, se servent de ce bassin. Le dragage à cet endroit a été fait jusqu'à l'élévation 229.

2° *Au pied de la rue Queen.*—On a dragué à cet endroit un bassin, le long du côté sud d'un des quais de la *Montreal Transportation Co.,* de 580 pieds de longueur par 55 pieds de largeur. Un égout se jette dans le lac au bout de ce bassin. Le dragage a été fait jusqu'à l'élévation 229·0. Les compagnies *Montreal Transportation* et *J. Richardson & Son,* transportent à elles seules presque tout le grain qui passe à Kingston.

3° *Au côté nord du quai de l'élévateur de la Montreal Transportation Co.*—On a dragué une étendue de 275 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur, le long du quai de l'élévateur de la *Montreal Transportation Co.,* au pied de la rue des "Baraques". Le dragage a été fait jusqu'à l'élévation 231·0.

4° *Côté sud du quai de l'élévateur J. Richardson & Sons.*—On a dragué à cet endroit un bassin de 175 pieds de longueur par 40 pieds de largeur, entre les deux quais de *J. Richardson & Sons.* Le dragage a été fait jusqu'à l'élévation 229·0.

5° *Bassin Crawford.*—On a dragué un bassin de 80 pieds par 80 pieds, entre les deux quais de R. Crawford et Compagnie, marchands de bois et de charbon. Ce bassin est aussi employé par certains bateaux à passagers, et, plusieurs bateaux y hivernent. Le dragage a été fait jusqu'à l'élévation 233·0.

6° *Bassin de l'aqueduc.*—On a dragué un bassin appartenant à la ville de Kingston, vis-à-vis l'aqueduc de la ville. On n'a pu que nettoyer la surface parce que le fond est en roc solide. La superficie ainsi nettoyée mesure 115 pieds par 40 pieds.

7° *Au pied de la rue Bay.*—On a dragué à cet endroit, un bassin entre les deux quais de S. Anglin et Cie, marchands de bois et de charbon. Un égoût se jette à cet endroit dans la baie Anglin et le bassin était dans un état très insalubre. Le gouvernement a déjà fait du dragage en cet endroit, en deux occasions différentes, il y a 10 et 20 ans respectivement. On a dragué une superficie de 175 pieds de longueur par 68 pieds de largeur, jusqu'à l'élévation 229·0.

8° *Près du quai en béton de S. Anglin et Cie.*—On a fait du dragage dans une partie de la baie Anglin en face du nouveau quai en béton de "S. Anglin et Cie". La baie Anglin est assez petite et le trafic qui s'y fait est considérable. On a dragué une étendue de 112 pieds de longueur par 100 pieds de largeur, jusqu'à l'élévation 229·0.

Ces travaux furent faits à l'entreprise par R. Weddel et Cie, de Trenton, Ont., au prix de 24 cents par verge cube, mesurée sur place, à l'exception du bassin au

sud de l'élévateur de *J. Richardson and Sons,* où il fallut payer 30 cents par verge cube, mesurée sur place, à cause de la difficulté qu'il y avait de faire l'ouvrage en cet endroit qui est très étroit.

On a enlevé un total de 8,219 verges cubes, dont 7,916 à 24 cents et 303 à 30 cents, donnant un total de $2,021.04. Les déblais mesurés sur les chalands, se chiffrent à 8,995 verges cubes, ce qui donne un facteur d'expansion de 9·4 pour 100. Ce facteur est très petit, mais il a été déterminé par les conditions du dragage sur le côté sud du quai de l'élévateur de *J. Richardson and Sons.*

Les travaux furent commencés le 11 août et terminés le 2 septembre.

KINGSVILLE.

Kingsville est une municipalité florissante située sur la rive nord du lac Erié, dans le comté d'Essex, à 25 milles à l'est de l'embouchure de la rivière Détroit et sur la voie du chemin de fer Père-Marquette. Un chemin de fer électrique, qui fait le service entre Windsor et Leamington, traverse cette ville. La population est d'environ 2,000 âmes. C'est un port douanier et un havre de refuge. C'est le centre d'un district très riche en produits agricoles, et c'est le point d'escale le plus important pour les paquebots desservant l'île Pelée, Sandusky et Windsor. L'industrie de la pêche y est très importante. Le trafic principal du port comporte le bois, les poteaux de clôture, les produits agricoles, y compris les bestiaux, etc., et les matériaux de construction en général. Pendant la dernière année les importations de l'endroit ont été de 990,000 pieds de bois, 10,000 poteaux de clôture et 500 poteaux pour les filets de pêche. Ce trafic augmente rapidement. Au jourd'hui, les vaisseaux d'un tirant maximum de 14 pieds peuvent entrer dans le havre à l'eau basse.

Pendant la saison de 1913, environ 191 vaisseaux, avec un tonnage de 27,874 tonnes, sont entrés dans le port. Les droits douaniers perçus pendant l'exercice 1913-14 s'élevèrent à $9,499.63.

On a commencé le 8 juin 1914, des travaux de réparations, qui furent terminés le 18 de ce mois.

Les travaux suivants ont été faits.

Quai de l'est.

1. On a renouvelé le bout intérieur du quai, sur une longueur de 199 pieds, y compris la substructure en pilotis, les pièces de couronnement, les solives, le plancher, et un double rang de moises sur une longueur de 103 pieds.
2. Trois nouveaux poteaux d'amarrage et 17 pilotis de défense furent placés.
3. Le reste du plancher du quai a été réparé.

Quaide l'ouest.

1. On a renouvelé et réparé d'une manière générale le trottoir du bout intérieur du quai.

Pour l'exécution de ce travail on a employé les quantités suivantes de matériaux: 2,156 pieds linéaires de pilotis en chêne blanc, 20,000 pieds (mesure de planche) de pin jaune, 14,000 pieds (mesure de planche) de chêne blanc, 6,000 pieds (m.p.) de pruche, et 3,000 livres de fer.

Dépenses $3,498.88.

LAC NIPISSING.

Coupes de Monetville.

Les coupes dans le roc de Monetville sont situées à 4 et 3 milles respectivement du village de Monetville. Ces travaux sont exécutés afin que la navigation puisse se faire entre les différents points du lac Nipissing et Monetville et pour éviter ainsi 4 milles de halage.

Les travaux d'amélioration ont été continués cette année, du 24 juin au 31 août, et du 16 au 31 mars.

On a nettoyé, miné et creusé sur une distance de 40 pieds dans la coupe n° 1, jusqu'à la profondeur indiquée par l'élévation 635·5. Les estacades de direction de la coupe n° 2, ont été réparées et des morceaux de roc qui avaient glissé dans la coupe ont été enlevés. Un morceau de roc qui obstruait le chenal à un mille au dessus de la coupe n° 2, a été miné et détruit.

Au cours du mois de mars, on a construit et placé 354 pieds linéaires d'estacades, dans le coupe n° 1.

Les dépenses jusqu'au 31 mars ont été de $1,630.59.

LAKEPORT.

Lakeport, dans le comté de Northumberland, est le port de Colborne sur le lac Ontario, et est situé à 14 milles à l'est de Cobourg.

Le 10 août 1914, l'autorisation fut donnée de réparer le quai par du travail à la journée.

Les travaux furent faits du 20 au 24 octobre; on a remplacé un certain nombre de madriers qui avaient été emportés par une tempête.

Les dépenses pour l'année 1914-15, ont été de $15.

LEAMINGTON.

Leamington, ville prospère, comté d'Essex, est située sur la rive nord du lac Erié, à environ 37 milles de Windsor, sur les lignes de chemins de fer Père-Marquette et Michigan-Central. C'est aussi le terminus du chemin de fer Windsor, Essex & Lake Shore. Environ 3,000 habitants. C'est le centre d'un riche district agricole où l'on cultive les arbres fruitiers et les légumes. Un nombre de puits de pétrole se trouvent dans le voisinage de Leamington. C'est un port douanier et un point d'escale pour la ligne de navigation des bateaux à vapeur qui font le service entre Windsor et l'île Pelée. Des remorqueurs ayant un fort tirant d'eau transportent une quantité considérable de marchandises de cet endroit jusqu'à l'île Pelée et autres places adjoignantes. Le tirant d'eau maximum des bâtiments qui accostent au quai de Leamington est d'environ 11 pieds. Les principaux établissements industriels en cet endroit sont une fabrique de paniers, un atelier de polissage, une manufacture de conserves au vinaigre, une manufacture de tabac, une fabrique de ciment, une fabrique de boîtes pour conserves. Au cours de la saison 1913, 132 bateaux, ayant un tonnage de 5,957 tonnes sont entrés dans ce port; les recettes des douanes pour 1913-14, ont été de $67,985.98.

Les travaux furent commencés le 11 mai 1914 et terminés le 26 février 1915.

On a renouvelé environ 600 pieds linéaires des chevalets du quai, des pièces de couronnement, des solives, des liernes et des pièces du plancher. Un certain nombre de pilotis qui étaient pourris au-dessus du niveau de l'eau basse, furent coupés et entés avec de nouvelles pièces.

Sur la partie du quai en encaissement, on a placé environ 125 pieds de nouvelles solives, dont une partie à l'extrémité extérieure du quai. Le plancher fut aussi réparé autant que possible.

Malgré ces réparations, le quai n'est pas encore en très bon état et il faudra, l'année prochaine, prendre des mesures radicales pour le mettre en état de supporter le lourd trafic qui s'y fait.

On a employé, pour ces réparations, environ 23,000 pieds (mesure de planche) de bois et 1,150 livres.

On a aussi préparé des plans pour la construction d'un brise-lames en pierres, mais comme la saison était très avancée aucun travail n'a été fait.

Les dépenses pour l'année 1914-15, ont été de $1,199.87.

LION'S-HEAD.

Lion's-Head, est un village de 500 habitants, situé dans le comté de Bruce, canton de Eastnor sur la baie Georgienne, à 21 milles au nord de Wiarton, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée, sur le Grand-Tronc. Le commerce du bois est l'industrie la plus considérable de l'endroit mais l'agriculture est aussi très encouragée dans ce district.

Le 10 juillet 1914, la permission fut accordée de réparer le quai. Du 1er août au mois de décembre 1914, on procéda à la réparation des dégâts causés par la tempête mémorable du 9 novembre 1913. On a réparé une partie du quai, de 20 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur; il a fallu garnir les côtés et les bouts de nouvelles pièces de parement, poser un nouveau plancher et remplir le quai avec de la pierre.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $1,000.12.

LITTLE DETROIT (PETIT DÉTROIT).

Ce détroit est un des passages de la route des bateaux sur le lac Huron. Il est navigué par les barges chargées de bois et par les remorqueurs qui traînent les radeaux de billots provenant des ports et rivières qu'il y a entre la rivière " Blind " et la rivière " Spanish " et se dirigent vers l'est par le chenal Little-Current et la baie Georgienne. Il est aussi employé par les bateaux à passagers qui desservent les ports de la rive nord du chenal, et par le bateau de la poste faisant le service entre Little-Current, Manitowaning et Cutler sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien. C'est un étroit passage entre l'extrémité est de l'île Aird et la terre ferme, à une distance d'environ un mille du bureau de poste de Spanish-Mills, où il y a une importante scierie, et à une distance de 24 milles à l'ouest de Little-Current. Il est impossible de calculer le volume du trafic qui se fait par ce chenal, mais il y passe certainement des millions de pieds de bois scié, des centaines de mille billots et un fort tonnage de marchandises. Si les améliorations projetées sont faites, le trafic augmentera de beaucoup. Le chenal est étroit et, malgré qu'il soit parfaitement bien protégé, il s'y développe de forts courants pendant les tempêtes.

On se propose d'élargir et de creuser le chenal entre l'île Aird et le canton d'Albert.

Pendant l'hiver de 1913-14, on fit un arpentage complet de ce chenal et on découvrit que pour le rendre sûr, il fallait enlever environ 4,000 verges cubes d'un banc de roc solide (granit gris). Un plan du chenal fut fait et, le 1er août 1914, un arrêté en conseil fut passé acceptant la soumission de la *C. S. Boone Dredging and Construction Co.*, de Toronto, pour le dragage du Petit Détroit. Cette entreprise comprend l'enlèvement de 4,000 verges cubes de roc, mesuré sur place, à $3 par verge cube; le 4 novembre l'autorisation fut donnée de commencer les travaux, mais comme la saison était très avancée, on accorda aux entrepreneurs la permission de ne commencer les travaux que pendant la saison suivante.

Aucune dépense n'a été faite cette année.

LAC LONG ET CRIQUE DRIFTWOOD.

Cette partie de l'embranchement sud de la rivière Blanche, dans le district de Nipissing, est située en haut de Charlton. C'est la seule route ouverte aux colons et prospecteurs de ce district, dont le nombre augmente continuellement.

Les travaux d'amélioration du chenal, commencés en 1913, furent continués au cours de la dernière saison, du 1er juillet au 30 septembre.

Les camps flottants furent réparés et tout le matériel remis en ordre. Des broussailles furent brûlées et 130 billots de fond furent enlevés. Le 3 juillet, le matériel fut déménagé à un mille plus haut, et le nettoyage du chenal fut commencé. Jusqu'au 4 août, environ 3 milles du chenal furent nettoyés de souches, de broussailles et d'arbres inclinés au-dessus de la rivière. Environ 1,800 souches, 200 billots fondriers ont été enlevés, des tas de broussailles ont été brûlés, etc. Un montnat de $1,500 a été dépensé

pendant cette période. Le 4 août, le matériel fut transporté à la tête de la navigation, à 6 milles en haut du lac Kushog, en vue d'ouvrir un chenal navigable à travers une branche du lac George, où on a récemment découvert des mines d'or, et de permettre aux prospecteurs et aux colons de s'y rendre.

On a ainsi rendu navigables 9 milles de la rivière. On a enlevé au moins treize amas de billots composés de plusieurs milliers de pièces de bois. On a aussi dragué un certain nombre de bancs de sable. L'eau de la rivière étant devenue très basse pendant les mois d'août et de septembre, il devint impossible de faire flotter les bateaux portant l'outillage et il fallut faire un sentier, pour les chevaux, parallèle à la rivière, sur une distance de 7 milles. Un montant de $2,340 fut dépensé pour améliorer cette distance de 9 milles. Les travaux furent suspendus à la fin de septembre et l'outillage fut emmagasiné à Charlton.

Les dépenses jusqu'au 31 mars ont été de $3,841.69.

LORRAINE.

Lorraine, district de Nipissing, est située sur la rive ouest du lac Timiskaming, à 10 milles au sud de Haileybury, et sert de débouché à un district agricole prospère.

Un quai en caissons a été construit pendant la saison de 1914; il consiste en une tête de quai de 72 pieds de longueur par 32 pieds de largeur avec deux abords placés de chaque côté, de 50 pieds de longueur par 12 pieds de largeur.

La base des caissons ayant été endommagée par du bois flottant, on remplaça les pièces de parement brisées par douze nouvelles pièces, et de la pierre de lest additionnelle fut mise en place au cours du mois de septembre.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $349.09.

MADAWASKA (RIVIÈRE).

La rivière Madawaska, comté de Renfrew-sud, coule dans la direction de l'est et se décharge dans la rivière Ottawa, à Arnprior. Elle est navigable sur une distance de 30 milles pour les bateaux à faible tirant.

Un appareil hydraulique pour draguer les barres de sable, consistant en un chaland muni d'une pompe pour le sable, de 6 pouces par 6 pouces, fut construit et mis en opération sur la rivière Madawaska, au pied du lac Kaminiski, pendant l'été de 1913. Environ 2,000 verges cubes de sable furent enlevées à cette époque.

Pendant la saison de 1914, cet outillage a été employé dans la même localité, du 6 juillet au 31 octobre.

On a dragué une tranchée de 1,031 pieds de longueur, ayant 50 pieds de largeur sur une distance de 100 pieds et 28 pieds de largeur sur une distance de 931 pieds. Le tout a une profondeur de 6 pieds. On a dragué au delà de 5,000 verges cubes de déblais.

Les dépenses jusqu'au 31 mars ont été de $2,655.75.

MAGNETAWAN.

Magnetawan, district de Parry-Sound, canton de Chapman, est un village d'environ 200 habitants, situé sur la rivière Magnetawan, à 18 milles de Burk's-Falls. C'est un endroit de villégiature et les bateaux de la *Magnetawan Navigation Co.* font le service entre Magnetawan, Burk's-Falls et le lac Ahmic.

Du 5 octobre au 30 novembre 1914, on a construit un nouvel entrepôt, par du travail à la journée. Cet édifice a 40 pieds de longueur, 24 pieds de largeur, et un mur de 8 pieds. Les matériaux suivants ont été employés dans cette construction: 20 pieds de tuyaux, 11,000 pieds de bois (mesure de planche) et 15 rouleaux de matériel de couverture au granit.

Les dépenses pour 1914-15, ont été de $542.73.

MANITOU (RAPIDES).

Les rapides Manitou se trouvent sur la rivière à la Pluie, à quelques milles en bas de Fort-Francis, à un endroit où la rivière sert de frontière entre la province d'Ontario, Canada, et l'état de Minnesota, Etats-Unis.

Un pilier en bois, employé pour haler les bateaux en haut des rapides, ayant été endommagé par le feu, il fallut le réparer.

Les travaux furent commencés sur la glace mais avant qu'ils furent terminés, la débâcle eut lieu plus à bonne heure que d'habitude; les travaux furent rendus plus difficiles et plus dispendieux par le fait même; ils furent commencés le 5 et terminés le 15 mars 1915.

MARKSVILLE (HILTON).

Marksville ou Hilton est un village situé sur la rive nord de l'île Saint-Joseph dans le chenal nord du lac Huron, et à une distance d'environ 35 milles au sud-est du Sault-Sainte-Marie. Sa population est d'environ 200 habitants. Le sol de la région environnante est très productif et bien cultivé. Depuis qu'on en a fait un port, il y a un trafic assez considérable. Les différents bateaux pour le fret et les passagers, appartenant à la *Northern Navigation Company* et à la *Dominion Transportation Company,* qui suivent le chenal nord du lac Huron en venant de Midland, Collingwood, Owen-Sound et Parry-Sound pour se rendre au Sault-Sainte-Marie, font escale à Hilton. De plus, deux bateaux à vapeur, d'un tonnage medium, le *City of Chatham* et le *Michipicoten,* tiennent une ligne quotidienne entre Bruce-Mines et les autres ports de la rivière Sainte-Marie jusqu'au Sault-Sainte-Marie.

Le 23 mai 1914, la permission fut donnée de dépenser un montant de $500., par du travail à la journée, pour faire les réparations nécessaires au quai.

Les travaux furent commencés le 27 mai et terminés le 29 juin 1914. Le quai était en si mauvais état qu'il était urgent de faire ces réparations pour sauvegarder le public et les marchandises.

On a construit un trottoir sur le côté est de l'abord en pierre, on a nivelé l'abord, construit un plan incliné sur la face du quai en béton, pour l'usage des petits bateaux et on a renouvelé le plancher du quai aux endroits où il était pourri. On a employé pour ce travail, 9,025 pieds de pruche (mesure de planche), 890 pieds linéaires de pin et de cèdre, 19 sacs de ciment, 60 verges cubes de gravier et 418 livres de fer et de clous. Les dépenses totales ont été de $466.16.

MEAFORD.

Meaford, ville du comté de Grey, est située sur la rive ouest de la baie Georgienne, à 21 milles à l'ouest de Collingwood, et à 20 milles à l'est d'Owen-Sound. C'est le terminus de la division nord du Grand-Tronc. Population, 3,000 habitants. La ville possède un certain nombre d'usines et de manufactures.

Le 6 mai 1914, l'autorisation fut donnée de construire un prolongement et de faire des réparations au mur de revêtement sur la côté ouest du havre.

Le 1er décembre 1913, un contrat fut adjugé à MM. N. Green et J. E. Woolrich, pour le montant de $30,099.52. Les travaux furent continués cette année et terminés le 30 août; ils consistent en une addition de 150 pieds à l'extrémité nord de l'ancien mur de revêtement. Cette structure est faite de pilotis à emboîtement en acier, avec une superstructure en béton de 4 pieds d'épaisseur. A l'extrémité sud, on a construit un prolongement de 320 pieds de longueur, composé de pilotis en acier avec lambris longitudinal en bois et superstructure en béton, comme pour le prolongement de l'extrémité nord.

Le 23 juillet 1914, on autorisa une dépense de $125, pour remplir, au moyen de fascines, de pierre et de gravier, des trous qui s'étaient produits en arrière des vieilles parties du mur de revêtement.

Le 26 septembre 1914, la permission fut donnée de réparer le brise-lames de l'est qui avait été endommagé par la tempête du 9 novembre 1913.

Les travaux furent commencés le 22 octobre, mais durent être suspendus le 30 novembre pour la saison d'hiver.

On a construit le caisson nécessaire pour boucher l'ouverture du caisson; il reste encore à placer le caisson, à construire la superstructure en béton et à enfoncer des pilotis le long du rivage et aux endroits où il s'est produit du tassement.

Les dépenses totales pour l'année 1914-15, ont été de $38,133.77.

Dragage.

Le 20 mai 1914, l'autorisation fut donnée d'employer la drague *Industry,* pendant une semaine, dans le havre.

L'ouvrage fut commencé le 1er et terminé le 5 juin 1914; on a dragué 6,596 verges cubes, mesure de chaland, ou 5,606 verges cubes, mesurées sur place, de gros gravier, de sable et de débris. Trois tranchées ont été creusées sur le côté ouest du havre, près du nouveau mur de revêtement de 150 pieds de longueur construit cette année ainsi qu'une étendue près du pont public, à l'endroit où les débris charroyés par la rivière s'accumulent.

Ces trois tranchées ont 210, 150 et 175 pieds de longueur respectivement; elles ont 40 pieds de largeur et 20 pieds de profondeur au-dessous de zéro. On a creusé à la même profondeur, près du pont, une étendue de 205 pieds de longueur par 80 pieds de largeur. Cette étendue se remplit plus au moins, chaque année, par les inondations du printemps.

RIVIÈRE MICHIPICOTEN.

Ce quai se trouve à l'embouchure de la rivière Michipicoten et est utilisé par les habitants du village Mission, qui est situé à 1½ mille à l'est sur la rivière. Ce village a une population d'environ 100 habitants, presque tous mineurs ou pêcheurs. La rivière n'est pas navigable. Le havre de Michipicoten est un village situé 4½ milles à l'ouest et est le terminus du chemin de fer Algoma Central et Hudson-Bay; de grandes quantités de minerai sont expédiées de cet endroit, par bateau, des mines Helen et Magpie.

Il y a un service bi-hebdomadaire de bateaux au quai du gouvernement.

Le 12 juin 1914, l'autorisation fut donnée d'employer un montant de $1,000 pour construire un entrepôt, par du travail à la journée.

Ce travail fut commencé le 21 juillet et terminé le 15 août 1914. L'entrepôt a 40 pieds de longueur et 18 pieds de largeur; il a été construit à une petite distance du quai auquel il est relié par une plate-forme. On a employé, pour cette construction, 8,883 pieds (mesure de planche) de pruche, 900 livres de fer et de clous, 51 gallons de peinture et des articles de quincaillerie, tels que serrures, pentures, verre, etc.

Les dépenses pour cette construction, ont été de $952.84.

Un entrepôt avait été construit l'année précédente sur le quai, mais pendant une violente tempête qui eut lieu aux environs de Pâques, la glace poussée par le vent dans la baie a démoli complètement cette bâtisse; comme un entrepôt était nécessaire pour les marchandises, on l'a reconstruit sur le rivage.

MIDLAND.

Midland est une ville incorporée, située dans le canton de Tay, comté de Simcoe; sa population est de 6,253 habitants. C'est un port en eau profonde, sur la baie Georgienne. Les industries de l'endroit consistent en scieries, manufactures de portes, de fenêtres, et élévateurs à grain.

Le ministère des Travaux publics possède deux quais à Midland, l'un au pied de la rue King, l'autre au pied de l'avenue Midland.

L'autorisation fut donnée de faire des réparations à ces deux quais et à l'entrepôt du quai de la rue King.

Ces travaux furent faits à la journée. Il furent commencés le 17 juin 1914. Les réparations du quai et de l'entrepôt de la rue King furent terminées.

On a employé pour ces travaux 46,610 pieds de bois (mesure de planche), 27,500 bardeaux de cèdre, 273 pieds de tuyaux pour les garde-fous et 1,399 livres de fer.

Il a fallu renouveler l'abord du quai de la rue King sur une longueur de 150 pieds et une largeur de 50 pieds. On a renouvelé le plancher du quai de l'avenue Midland, sur une longueur de 90 pieds.

Les dépenses pour l'année 1914-15 ont été de $2,322.19.

MONETVILLE.

Monetville est un petit village situé à l'extrémité ouest du lac Nipissing. Les alentours se développent très rapidement au point de vue agricole.

En 1913, on a commencé la construction d'un quai en pilotis et caissons. En juillet et août 1914, la construction de ce quai fut terminée. Il consiste en une tête de quai de 72 par 48 pieds avec une chaussée d'accès et un hangar à marchandises de 50 par 29 pieds.

Les dépenses jusqu'au 31 mars, ont été de $750.01.

MUSKOKA-NARROWS.

La passe de Muskoka est située à environ 2½ milles de Gravenhurst, et c'est le seul chenal qui fait communiquer la baie de Muskoka avec le lac de Muskoka; Gravenhurst est située dans cette baie.

La *Muskoka Lakes Navigation Company,* dont le centre d'affaires est à Gravenhurst, qui est le terminus sud de cette voie navigable, tient une ligne de plusieurs bateaux durant la saison de la navigation, et tous ces bateaux passent dans les Muskoka-Narrows.

Les propriétaires de scieries se servent aussi de cette passe pour amener à leurs moulins de grands radeaux de bois. Le trafic augmentant continuellement le chenal devint insuffisant et il arriva souvent que des bateaux ou des radeaux de bois furent retardés.

On décida de faire du dragage à cet endroit afin d'élargir et de creuser le chenal, dans le but de faciliter le passage des bateaux et le flottage du bois.

Ce dragage a été fait sur une longueur de 156 pieds, une largeur de 74 pieds et une profondeur de 10 pieds. Des bateaux d'un plus fort tirant d'eau que ceux qui sont actuellement employés peuvent naviguer au nord-est et au sud-ouest de la passe.

On a enlevé en tout 1,500 verges cubes de roc solide. En 1914, on en a enlevé 300 verges cubes, mesurées sur place.

Ces travaux furent faits à la journée; l'outillage comprenant une drague, deux chalands, un remorqueur et un appareil pour le forage, a été prêté gratuitement par le ministère des Travaux publics d'Ontario, les seules dépenses à notre charge étant les frais d'entretien et de réparations.

Les travaux furent repris le 15 septembre et terminés le 31 octobre 1914. Les dépenses pour l'année ont été de $1,559.25.

NEWCASTLE.

Newcastle, comté de Durham, est située sur la rive nord du lac Ontario, à 47 milles à l'est de Toronto, sur les lignes du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. La population est d'environ 1,000 habitants.

Le 1er août 1914, l'autorisation fut donnée d'employer la drague *N° 105,* pendant deux semaines, dans le havre.

Les travaux furent commencés le 17 août et terminés le 2 septembre. Pendant cette période on a dragué 6,750 verges cubes, mesure de chaland, ou 4,625 verges cubes, mesurées sur place, de déblais de la classe "B". On a creusé une tranchée le long de la face ouest du quai de l'est; ce dragage a été commencé à un point situé à 160

pieds au sud de la jonction du quai principal et de la pile de tête, il a été continué sur une longueur de 400 pieds et une largeur de 55 pieds, dans la direction du nord; on a dragué dans la même direction, en continuation de cet ouvrage, sur une longueur de 460 pieds et une largeur de 25 pieds. La profondeur varie de 14 à 11 pieds en allant vers le rivage.

Ce dragage est sujet à être rempli en aucun temps par les sables mouvants.

NEW-LISKEARD.

La ville de New-Liskeard, district de Nipissing, est située à l'embouchure de la rivière Wahbi, sur le lac Timiskaming.

La construction d'un brise-lames en pilotis fut commencée le 24 janvier dernier et terminée le 4 avril. Cette construction est située à 300 pieds de la face du nouveau quai; elle a 344 pieds de longueur à sa surface postérieure, 302 pieds de longueur à l'avant, et 22 pieds de largeur. Elle a 15½ pieds de hauteur en arrière et le sommet est incliné de sorte qu'elle n'a que 1½ pied de hauteur en avant. Les pilotis sont espacés de 7 pieds, d'axe en axe, et sont garnis de chapeaux de 10 pouces par 10 pouces, solidement assujettis avec des fiches et des collets. La structure est lambrissée avec des pièces de bois de 6 pouces par 8 pouces.

Le 21 septembre, un wagon de chemin de fer T. & N. O. vint en collision avec le quai qu'il endommagea considérablement. Au cours du mois d'octobre, on remplaça partiellement deux pilotis brisés, on en redressa cinq autres et on remplaça deux séries de liens. On a construit un tampon en bois à l'extrémité de la voie d'évitement pour prévenir de semblables accidents. En même temps, on a remplacé deux séries de liens à l'extrémité nord du quai.

La construction d'un prolongement du hangar, sur le quai, et du brise-lames fut commencée le 16 janvier et terminée le 13 février 1915.

L'allonge qu'on a faite au hangar mesure 48 pieds de longueur et 24 pieds de largeur; elle était devenue nécessaire par suite de l'augmentation du trafic.

L'addition au brise-lames a 112 pieds de longueur, elle est construite de la même manière que la partie terminée en avril 1914.

Les dépenses jusqu'au 31 mars ont été de $7,030.95.

Dragage.

La drague *N° 118* a été employée en face du quai public de New-Liskeard, du 5 au 26 août, pour approfondir le bassin autour du quai, afin de faciliter l'accostage des bateaux. Deux tranchées de 40 pieds de largeur et de 610 pieds de longueur, ayant leur point de départ au chenal extérieur, furent creusées à une profondeur de 8 pieds, parallèlement à la face du quai, dont elles sont éloignées de 75 pieds, ainsi qu'autour de l'extrémité sud du quai. Le fond entre ces tranchées et le quai fut nettoyé afin de donner une profondeur minimum de 9 pieds. On a aussi dragué un espace de 65 par 50 pieds, à l'extrémité nord de la tête du quai, à une profondeur de 8 pieds; l'élévation 576 ou le niveau d'hiver servant de datum.

On a enlevé 4,292 verges cubes (mesure de chaland) de glaise. D'après les sondages faits avant et après le dragage, la quantité enlevée, mesurée sur place est de 3,395 verges cubes; le facteur d'expansion est en conséquence de 26·4 pour 100.

NORTH-BAY.

North-Bay, canton de Nipissing, est situé sur la rive nord-est du lac Nipissing; c'est un centre important, dont la population est de 8,000 habitants.

La drague *N° 112* a travaillé au quai de North-Bay (du 21 juillet au 14 septembre) afin de faciliter l'accostage des gros bateaux au quai, spécialement pendant les mauvais temps. Cinq tranchées, ayant 155 pieds de largeur par environ 3,157 pieds de longueur, ont été faites, à partir d'un point en ligne avec la face du quai, à 150 pieds au sud-est

de l'angle, dans la direction de la bâtisse du club; ce dragage a été fait à une profondeur de 10 pieds.

On a enlevé 29,370 verges cubes (mesure de chaland) de sable. Le fond est tellement mouvant dans cette localité qu'on ne peut se servir des sondages pris immédiatement après le dragage pour établir une comparaison avec la mesure prise sur place.

OAKVILLE.

Oakville, comté de Halton, est située sur la rive nord du lac Ontario, à 29 milles au sud-ouest de Toronto, sur l'embranchement de Hamilton du chemin de fer du Grand-Tronc. Il y a plusieurs moulins, des manufactures et un chantier maritime. La population est d'environ 2,000 habitants.

Le 29 juillet 1914, l'autorisation fut donnée de dépenser $1,070 pour des réparations au quai, faites par du travail à la journée.

Les travaux furent commencés le 19 août et terminés le 21 septembre; on a fait les réparations suivantes:—

Quai de l'est.—On a construit 85 pieds du parapet, de 3½ pieds de hauteur, du côté est de l'extrémité intérieure; 174 pieds de parapet de 1¼ pied de hauteur, y compris des pièces de couronnement, à la suite du précédent, et 308 pieds de couronnement sur la partie suivante du quai; on a posé 175 pieds de nouveau plancher à l'endroit où le parapet a 1¼ pied; on a aussi fait des réparations générales aux endroits où elles étaient requises et on a posé 10 nouveaux poteaux d'amarrage.

Quai de l'ouest.—On a fait des réparations générales au plancher; on a posé 860 pieds de nouveau couronnement, 84 pieds de nouveau plancher, y compris les solives, pour le bout intérieur, toutes les solives mesurent 6 pouces par 8 pouces et les madriers du plancher ont 3 pouces d'épaisseur.

Les dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, ont été de $1,072.29.

ORILLIA.

Orillia, canton d'Orillia-sud, comté de Simcoe, est une place très fréquentée par les touristes en été. Il y a dans cette ville des stations des chemins de fer Grand-Tronc, Canadien-Nord et Pacifique-Canadien, avec de grandes cours pour la manutention du fret qui est considérable. On y compte aussi plusieurs industries, entre autres: une manufacture de wagons et d'automobiles, une fabrique de boîtes et plusieurs autres très importantes, presque toutes actionnées par des pouvoirs électriques fournis par les rapides Ragged et la rivière Severn. Le trafic des touristes entre Orillia et les autres endroits sur le lac Simcoe est considérable et augmente rapidement.

La permission fut accordée de placer un couronnement sur le nouveau quai, de poser un tuyau le long du quai pour conduire les fils d'éclairage et de poser des sièges sur le quai du parc.

Les travaux furent commencés le 24 mai et terminés le 17 juin 1914. On a posé 6 bancs pour le parc et 1,700 pieds (mesure de planche) de couronnement en épinette rouge.

Les dépenses pour l'exercice financier 1914-15, ont été de $210.55.

Quai du parc.

Le ministère des Travaux publics a construit un quai, avec superstructure en béton, au parc de Couchiching, en 1902, et un quai avec substructure en caissons et superstructure en béton, au pied de la rue Mississaga, en 1912.

L'autorisation fut donnée de démolir deux vieux caissons adjacents au quai du parc de Couchiching, pour un montant de $100. Cet ouvrage fut fait à l'entreprise. Le 8 mai 1914, on accepta l'offre de M. N. J. Harvie d'enlever les deux vieux caissons pour le montant de $85. Le 5 juin 1914, l'ouvrage était terminé à la satisfaction de tous les intéressés.

Les dépenses pour 1914-15, ont été de $85.

OTTAWA.

Ottawa, la capitale du Canada, est située dans le comté de Carleton, sur la rive sud de la rivière Ottawa, à 125 milles de son embouchure. Population, 100,000.

Un grand banc de sciure de bois et de dosses, s'était amassé dans le chenal de la rivière Ottawa, près du pilier du centre du pont Alexandra, entre Ottawa et Hull, lorsque les scieries des Chaudières jetaient leurs déchets à la rivière. Du 24 octobre au 7 novembre, la drague *N° 113* a fait un petit montant de dragage, mais on s'aperçut qu'une drague à cuiller n'était pas ce qu'il fallait pour ce travail.

On a enlevé tout de même 3,195 verges cubes, mesure de chaland, de sciure de bois et de dosses.

On calcule que pour creuser un chenal de 10 pieds à travers cette barre, il faudrait enlever 100,000 verges cubes de déblais, ce qui nécessiterait le travail pendant deux saisons d'un outillage convenable.

Entrée du canal Rideau.

La drague *N° 113,* du ministère, a été employée au pied du canal Rideau, du 9 au 20 novembre, enlevant les épaves de bateaux qui constituaient une obstruction à la navigation et qui nuisaient à la beauté de la rivière, à cet endroit. On a démoli et enlevé trois épaves de bateaux à vapeur et une grande barge, sur la rive nord, et un vieux chaland à charbon, sur la rive sud.

A part les débris qui s'en allèrent à la dérive, on a enlevé, sur des chalands, 2,070 verges cubes de déblais.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, dans le comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham qui se jette dans le détroit Owen, un bras de la baie Georgienne. C'est le terminus du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, et un port d'escale pour les bateaux faisant le service sur les lacs supérieurs. Il y a plusieurs industries considérables et la beauté du paysage attire un grand nombre de touristes pendant l'été. Population, 12,000 âmes.

Votre lettre du 6 mai autorisa une dépense de $35,000.

On a passé un contrat avec MM. Bishop et Buchanan, le 21 juillet 1912, pour le parachèvement du mur de revêtement sur le côté ouest du havre, moyennant $54,785.

On a repris l'ouvrage le 13 avril, et on l'a complété le 25 août; il consista à construire un mur de revêtement en chevalets de pilotis, avec un lambrissage sur le derrière, pour la substructure, et un pavé en béton, couvrant une superficie de 673 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

On a exécuté des petits changements au plan original en ajoutant cinq plans inclinés.

On a donné autorisation, le 5 mai, de réparer le mur de revêtement, au sud des travaux ci-dessus mentionnés, sur le côté ouest, près du pont de la rue Division, sur une longueur de 448 pieds vers le nord, au coût de $1,200.

L'ouvrage consista à réparer la face de la superstructure en béton, au-dessus de la ligne de l'eau, où elle avait été détériorée par les vagues. On a renouvelé les moises, à différentes places, et on a enlevé la vieille rampe en fer qui était plus nuisible qu'utile.

Dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, $56,710.60.

Dragage.

Le 4 juin 1914, on a donné l'autorisation d'agrandir le bassin en avant du quai des usines *Union Cement* pour permettre aux plus grands vaisseaux de tourner, sauvant ainsi du temps dans leur chargement.

L'ouvrage a été commencé par la drague *Industry,* du ministère, le 8 juin, et a été complété le 17 juin 1914; on a enlevé 11,785 verges cubes de déblais, mesure prise sur

les chalands ou 8,250 verges cubes, mesure prise sur place, soit 43 pour 100 comme facteur d'expansion. Les déblais consistaient en du sable et en un peu d'argile, et la profondeur atteinte est de 15 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

On a commencé à creuser à 75 pieds de l'angle sud-ouest du quai, à angles droits, ensuite vers le sud-ouest pour 640 pieds et sur une largeur de 40 pieds. A l'extrémité ouest de cette tranchée on a enlevé une étendue de 80 x 100 pieds, dont le côté sud est en continuation avec la face de l'est du prolongement du quai de la compagnie de ciment. On a aussi agrandi le côté nord de la tranchée de 40 pieds, sur 200 x 20 pieds. Le terrain triangulaire borné par ces tranchées a été dragué en 1912, ainsi que la partie en avant du quai.

On a émis l'autorisation, le 18 juin, de draguer davantage, durant quatre jours, en avant du débarcadère du parc *King's Royal*, qui est une place d'été populaire. Ces travaux ont été exécutés dans le but de permettre aux grands steamers de débarquer leurs passagers au parc, ce qui leur était impossible sans ce dragage.

On a creusé deux tranchées, une au côté ouest du quai, de 325 pieds de longueur par 40 pieds de largeur, et dépassant de 105 pieds l'extrémité du quai. Cette tranchée a été creusée à une profondeur de 16 pieds, mais les déblais, jetés par-dessus bord, étant de sable mouvant remplirent en partie la tranchée, jusqu'à une profondeur de 11 pieds. La deuxième tranchée, qui a 225 pieds de longueur et 40 pieds de largeur, a été creusée directement au large de l'extrémité sud ou extérieure du quai, à une profondeur de 16 pieds en bas du niveau de l'eau basse. De plus, on a renouvelé un nombre de vieux pilotis qui formaient les chevalets à l'extrémité du large du quai, avant qu'il fut endommagé par la tempête du 9 novembre 1913.

L'ouvrage a été commencé le 18 et complété le 22 juin 1914; on a enlevé 8,525 verges cubes de sable, mesure prise sur les chalands, ou 5,970 verges cubes, mesure prise sur place.

Ce parc se trouve à environ trois milles en haut d'Owen-Sound, sur le côté ouest du havre, c'est la première fois qu'on y fait du dragage.

La profondeur atteinte à l'usine de ciment devrait se conserver pour quelques années, mais au parc Royal il est probable que l'étendue draguée se remplira rapidement.

PARRY-SOUND.

Parry-Sound, district de Parry-Sound, est situé sur la rive est de la baie Georgienne. Sa population est de 3,500 habitants.

Le commerce principal consiste dans le bois de commerce, une fonderie, et une fabrique de charbon de bois. Parry-Sound est le chef-lieu du district.

Les compagnies des chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Nord-Canadien ont, à Parry-Sound, des stations et des cours pour le fret, où il se fait un travail considérable. Le bateau *Waubic*, de la *Northern Navigation Co.*, fait escale deux fois par jour au port de Parry-Sound pendant la saison de la navigation; il tient une ligne régulière entre Penetanguishene et tous les autres ports intermédiaires de la baie Georgienne.

Le tonnage des vaisseaux, qui viennent dans ces endroits ou qui en partent, a été de 110,630 tonneaux en 1914. Les droits de douane perçus ont atteint $26,091 dans cette même année.

Le 21 octobre 1912, un contrat, au montant de $72,000, a été adjugé à R. Robinson, F. L. Walton et Geo. White pour la construction d'un quai et ses abords vis-à-vis les terrains de la *Standard Iron Co.*

C'est un quai de 300 pieds de longueur par 26 pieds de largeur, avec une substructure en bois et une superstructure en béton; les abords de ce quai sont en pierre, ayant 220 pieds de longueur par 115 pieds de largeur.

Les travaux ont été commencés le 1er juin 1913 et continués jusqu'au 30 novembre, alors qu'ils ont été arrêtés pour la saison.

Le 10 juin 1914, les travaux ont été repris et finalement complétés, le 25 septembre. L'ouvrage inachevé consistait à mouler et placer les massifs en béton, à faire le remplissage entre les murs en béton et à poser des moises sur la face extérieure.

La construction de ce quai avait pour but de faciliter les expéditions de la compagnie *Standard Chemical* et du public.

Dépenses totales pour l'exercice 1914-15, $20,784.63.

ÎLE PELÉE.

L'île Pelée, dans le comté d'Essex, est située à l'extrémité ouest du lac Erié, par la latitude 41° 46′ N., longitude 28° 45′ O., à 35 milles environ au sud-est de l'embouchure de la rivière Détroit et à 16 milles au sud de Kingsville. Population environ 650 habitants. L'île fournit le raisin, le vin, les fruits, le tabac et les produits agricoles. Le sol est remarquablement riche et fertile. On y élève un grand nombre de porcs. Vu la position isolée de cette île, les quais y sont d'une grande utilité aux habitants. Depuis plusieurs années, une ligne régulière de navigation dessert l'île Pelée, trois ou quatre fois par semaine, à moins d'en être empêchée par le gros temps. C'est un port douanier et ses revenus augmentent constamment. Pendant l'exercice courant le revenu douanier perçu au quai de l'ouest s'éleva à $965.

On a reçu l'ordre de réparer les quais à la journée.

Quai du nord.

L'ouvrage exécuté entre le 11 janvier et le 9 mars consista à exhausser les cinq rangs intérieurs de 20 pouces, en ajoutant 8 pièces de parement de 10 pouces carrés à chaque pile; et à renouveler les travées entre ces piles, avec un nouveau plancher et de nouvelles solives. De plus, les caissons ont été remplis jusqu'au nouveau niveau et l'ouvrage entier est maintenant en bon état.

Quai de l'ouest.

L'ouvrage exécuté entre le 19 décembre 1914 et le 24 janvier 1915, consista à poser sur chaque côté, sur une longueur de 150 pieds de l'extrémité intérieure du quai, 3 rangs de nouvelles pièces de parement, et sur une longueur additionnelle de 135 pieds, 4 rangs de nouvelles pièces de parement, y compris 20 nouvelles pièces transversales. De l'extrémité extérieure du quai, sur une longueur de 50 pieds, on a posé un autre rang de pièces de parement, sur chaque côté ainsi que sur l'extrémité du large.

On a posé des nouveaux soliveaux et des pièces transversales sous l'entrepôt et 2 poteaux d'amarrage sur le quai. En tout, on a employé vingt-cinq cordes de roches. Ce quai est à présent dans un bon état.

Pour ces travaux, on a acheté pendant l'exercice environ 22,000 pieds m.p. de bois et 1,525 livres de fer.

Les dépenses pour les deux quais, pendant l'exercice financier de 1914-15, ont été de $1,999.31.

PEMBROKE.

Pembroke est une ville ayant une population de 5,600 âmes, située dans le comté de Renfrew, sur le côté sud de la rivière Ottawa, 104 milles à l'ouest d'Ottawa, le long du chemin de fer Canadien-Pacifique. C'st aussi un terminus du chemin de fer du Grand-Tronc, et on y construit actuellement la ligne du C.N.R.

Les gens ont demandé au ministère de poser des lumières électriques sur le quai afin de faciliter l'accostage des bateaux, après le crépuscule. La *Pembroke Electric Light Co.*, a offert d'installer quatre lampes, au complet, moyennant la somme de $425. Cette offre a été acceptée et les lumières ont été posées d'une manière satisfaisante.

On a fait des améliorations au quai, du 22 au 30 avril et du 11 au 16 juillet.

En avril, on a posé six nouvelles défenses, de 16 pieds de longueur et de 12 pouces carrés, afin d'améliorer le débarcadère pour les bateaux et fait des légères réparations aux poteaux d'amarrage. En juillet, à la demande de la Compagnie de Navigation, on a posé quatre défenses de plus sur les coins du nord-ouest et du sud-ouest et on a réparé en avril l'extrémité inférieure des défenses. Toutes les nouvelles défenses ont été peinturées.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $662.90.

PETERBOROUGH.

Peterborough, dans le comté de Peterborough, est situé sur la rivière Otonabee, sur les lignes principales du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc. Population, 17,000 âmes. Cette ville est aussi sur la route du canal de la vallée de la Trent. On y remarque plusieurs manufactures importantes, y compris la *Quaker Oats Co.*, la *Peterborough Cordage Co.*, et la *Canadian General Electric Co.*

Pendant 1913, on a autorisé la dépense de $2,500 pour construire, à la journée, un pavillon fermé sur le quai, au pied de la rue Georges, pour le besoin des voyageurs sur la ligne du canal de la vallée de la Trent. L'ouvrage a été commencé et bien avancé pendant la même année, mais il ne fut pas achevé.

L'ouvrage a été repris, le 19 juin et complété vers le 8 août.

Les travaux de l'année ont consisté à poser la crête du toit, les portes et les fenêtres, à peinturer et à poser la plomberie.

Dépenses totales pour l'exercice financier, $706.46.

PICNIC-ISLAND.

L'île Pic-nic se trouve au nord de l'île Manitoulin, dans le district d'Algoma, à environ 1½ mille à l'ouest de la ville de Little Current, sur le chenal principal où passent les bateaux à vapeur naviguant sur le chenal nord du lac Huron.

Le but de ces travaux est d'améliorer la route commerciale ordinaire du chenal nord du lac Huron, qui était peu profond, dans le voisinage de Little-Current. La partie du chenal que l'on améliore a environ 5,000 pieds de longueur sur 500 de largeur et une profondeur de 22 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Tous les travaux exécutés à cet endroit seront d'une nature permanente; il n'y aura pas de remplissage et, par conséquent, aucun frais pour l'entretien et du nouveau dragage.

Le 11 juin 1910, on a passé un contrat (n° 7816) avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co.*, de Toronto, Ont., pour exécuter du dragage au taux de $1.75 la verge cube de déblais, classe "A", mesure prise sur les chalands. Pendant cette saison on a enlevé environ 28,350 verges cubes de pierre à chaux, au coût de $49,612.51.

Le 16 juin 1911, on a émis l'ordre de continuer le dragage au prix du contrat; l'ouvrage a été suspendu le 20 octobre, et durant la saison, on a enlevé 37,460·4 verges cubes de roc; les montants payés aux entrepreneurs se sont élevés à $65,555.70.

Le 7 septembre 1911, on a prolongé le temps du contrat pour draguer une quantité additionnelle de 140,000 verges cubes, de pierre à chaux, mesure prise sur les chalands, moyennant $1.70 par verge cube.

Cet ouvrage est dû à la découverte, au cours de relevés faits sur les lieux, d'autres battures sur la route du chenal projeté, immédiatement à l'est de l'étendue comprise dans le contrat. On a commencé à forer et briser le roc au moyen d'explosifs mais on n'y fit aucun dragage (Voir le rapport du ministre des Travaux publics pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1912, page 213).

Le 15 mai, on a donné autorité de continuer le dragage pendant la saison au prix par unité pour le prolongement des travaux, soit $1.70 par verge cube, mesure prise sur les chalands. L'ouvrage a été suspendu le 4 novembre et durant ce temps, on a enlevé 60,093·6 verges cubes de roches, mesure prise sur les chalands au coût de $102,159.12.

Le 3 mai 1913, on a continué le dragage, au même prix par unité payé l'année précédente, soit $1.70 par verge cube, mesure prise sur les chalands, le coût total ne devant pas excéder l'octroi de $97,137.63.

L'ouvrage a été suspendu le 15 novembre 1913 et durant cette période, on a enlevé 56,495·4 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, les montants payés aux entrepreneurs ont été de $96,042.18.

On a repris l'ouvrage le 13 mai 1914, selon les termes du prolongement du contrat, dont le coût ne doit pas excéder l'octroi de $100,000.

Les travaux ont été continués sans incidents durant une saison favorable, jusqu'au 3 novembre, lorsqu'ils furent suspendus. Pendant ce temps, on a enlevé 57,167·25 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands. Après avoir examiné avec soin l'étendue draguée, on trouva qu'on avait creusé au-dessous du niveau donné, formant 11,264.25 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands; cette quantité a été donc déduite, et la quantité totale de la saison mentionnée dans les estimés devant être payés s'élève à 45,903 verges cubes, mesure prise sur les chalands, formant la somme de $78,035.10.

Afin de faire servir bientôt ces améliorations, on a demandé aux entrepreneurs de finir une lisière de 100 pieds de largeur, tout le long des battures. Ils réussirent à creuser cette partie et on fit des démarches pour y placer des bouées pour la saison de navigation de 1915.

Résumé des travaux:—

Année.	Quantité enlevée.		Prix par v. c.	Estimés.
1910-11..	28,350·0	verges cubes.	$1 75	$ 49,612 51
1911-12..	37,460·4	"	1 75	65,555 70
1912-13..	60,093·6	"	1 70	102,159 12
1913-14..	56,495·4	"	1 70	96,042 18
1914-15..	57,167·25	"	1 70	78,035 10
	239,566·65			$391,404 61

Remarque.—Parce que la quantité draguée en sus de la quantité requise, s'élève à 11,264·25 verges cubes, la quantité totale mentionnée dans les estimés et devant être payée s'élève à 228,302·4.

PIKE-CREEK.

Pike-Creek est un village sur la rive sud du lac Saint-Clair et sur l'embranchement London et Windsor, du Grand-Tronc. Il se trouve à dix milles à l'est de Windsor et a une population d'environ 200 habitants.

L'agriculture est la principale industrie, quoique la pêche soit considérable.

Le 5 mai et le 12 juin, on a reçu l'autorisation de réparer les quais, à la journée. L'ouvrage a été exécuté entre le 4 septembre et le 23 novembre dernier, comme suit:—

Côté Est.

On a lambrissé la face de derrière de l'ouvrage en encaissement sur une longueur de 40 pieds, remblayé cette partie et posé un plancher.

Côté Ouest.

On a enfoncé une palée en pilotis sur une longueur de 54 pieds à l'extrémité intérieure de la vieille palée, et renforcé 85·5 pieds de vieilles pièces de parement en enfonçant une palée en arrière. On a fait des réparations générales au plancher du caisson et un remblayage de 75 verges cubes.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé environ 6,406 pieds, m. p., de chêne blanc et de pilotis et 3,000 livres de fer.

Dépenses pour l'exercice financier 1914-15, $649.85.

POINTE-ÉDOUARD.

Le village de Pointe-Edouard, est situé à la source et sur la rive est de la rivière Saint-Clair, dans le comté de Lambton, près Sarnia, et à 61 milles à l'ouest de London. C'est le terminus du Grand-Tronc, un port douanier, et le principal point d'escale pour les cinq steamers de la Compagnie de navigation du Nord, qui chargent et déchargent leurs marchandises dans les vastes hangars de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. On fait usage d'outillage moderne en ce lieu pour le déchargement du minerai de fer de la *Hamilton Iron and Steel Company.* C'est un des endroits les plus importants pour l'expédition des marchandises allant de l'est à l'ouest. Une quantité considérable de bois et de charbon a été transportée ici au cours de l'exercice. Population, environ 1,000 âmes.

Il se fait un commerce considérable de poisson, la valeur des produits de la pêche, pendant la dernière saison, s'élevant à environ $60,000.

Pendant la saison 1913-14, 612 vaisseaux sont entrés dans ce port, représentant un tonnage total de 509,034 tonnes. Le revenu a atteint la somme de $31,208.40 pour l'exercice courant.

Au cours de la dernière saison, 92,742 verges cubes de sable, de gravier et de vase furent enlevées de la rivière Sainte-Clair vis-à-vis Pointe-Edouard et Sarnia.

De cette quantité, 41,317 verges cubes de vase et de sable fin, mesure prise sur les chalands, ont été draguées par la drague *Ontario,* appartenant au ministère, selon l'autorisation en date du 28 mai, en enlevant une épaisse batture qui s'était formée près des quais de la compagnie *Northern Navigation,* à Pointe-Edouard. De plus, la barge à vapeur *Caldwell,* de la *Caldwell Sand and Gravel Co.,* a enlevé 10,000 verges cubes de vase et de sable fin, sur cette même batture.

Le reste, c'est-à-dire 41,425 verges de sable et de gravier, a été enlevé par cette compagnie selon l'Arrêté du Conseil en date du 27 avril 1910, accordant à la compagnie ci-dessus mentionnée le privilège exclusif de dragues les déblais nécessaires pour maintenir une profondeur d'au moins 21 pieds vis-à-vis les quais, à la Pointe-Edouard, à condition que la dite compagnie soit libre de disposer des déblais dragués pour ses propres besoins.

La drague *Ontario* ou *N° 114* a été employée du 29 mai au 2 septembre, tandis que les travaux exécutés par la *Cadwell Sand and Gravel Co.,* ont duré du 2 avril jusqu'au 16 novembre 1914.

Le but de ces travaux est:—

(*a*) D'enlever, en particulier, la batture le long du quai de la compagnie *Northern Navigation* jusqu'à une profondeur de 20 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Cette batture s'étend en dedans des limites de l'étendue mentionnée dans le contrat, mais il a été impossible d'en arriver à une entente pour la faire enlever par la compagnie ci-dessus. Plus tard, la compagnie consentit et enleva les 10,000 verges cubes, tel que mentionné plus haut.

(*b*) D'enlever, en général, les battures de sable et de gravier sur l'étendue mentionnée par le contrat ci-dessus, jusqu'à une profondeur de 22 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Il a été impossible de tenir compte de la quantité enlevée sur l'étendue draguée, mais d'après des relevés on trouva que la quantité enlevée sur la batture principale, c'est-à-dire 51,317 verges cubes, mesure prise sur les chalands, représentait 33,498 verges cubes, mesure prise sur place; le facteur d'expansion serait donc 53·19 pour 100.

Le contrat du 27 avril 1910 avec la *Cadwell Sand and Gravel Co.,* expira à la fin de cette saison et on doit prendre de nouvelles mesures pour faire exécuter le dragage qui doit se faire annuellement dans cette localité.

Pour montrer la quantité de dragage requis ici, on pourrait dire que la quantité totale de déblais dragués pendant les cinq dernières années s'élève à 275,250 verges cubes, mesure prise sur les chalands. De cette quantité, 228,025 verges cubes ont été enlevées par la compagnie mentionnée plus haut, selon son contrat avec le ministère, 5,908

verges ont été enlevées en vertu d'un contrat en 1910, et 41,317 verges ont été enlevées par la drague du gouvernement, au cours de l'exercice dernier.

PORCUPINE.

Porcupine est une ville minière sur l'embranchement Porcupine du chemin de fer Timiskaming et Northern Ontario, et située à l'extrémité nord du lac Porcupine.

Un quai en pilotis, ayant une approche de 12 pieds de largeur par 240 pieds de longueur et une tête de 33 par 40 pieds, fut construit pendant l'été de 1912. La débâcle du printemps de 1913 détruisit presque complètement cette structure. En 1913, on a réparé et amélioré le quai. D'autres réparations ont été exécutées du 21 au 29 août 1914.

On a posé un lambrissage de 2 pouces autour du quai, construit un nouveau caisson dans les abords et renforcé ceux construits l'année dernière en posant d'autres liens aux pilotis.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $430,316.

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, une ville de 20,000 habitants, est située sur la rive ouest du lac Supérieur, dans le district de la baie du Tonnerre et la rivière Rainy. Port-Arthur et Fort-William s'unissent du côté sud; ce sont les deux principaux ports canadiens sur le lac Supérieur, et ils marquent le point terminal ouest de la navigation des Grands lacs.

Port-Arthur est situé sur la ligne principale du Pacifique-Canadien et est le terminus sur le lac Supérieur du chemin de fer Canadien-Nord. C'est un port de douane où font escale les vapeurs de la *Canadian Pacific and Northern Navigation* et des vapeurs transportant les voyageurs et des marchandises de Chicago, Duluth et autres ports des Etats-Unis.

Une quantité considérable de grains venant de l'Ouest sont transportés à Port-Arthur pour être expédiés à l'est par bateaux et voie ferrée. Pour l'accommodement de ce trafic il y a six élévateurs ayant une capacité totale de 16,000,000 de minots.

Entre autres, les compagnise suivantes ont installé leurs établissements à Port-Arthur: *Western Dry Dock and Shipbuilding Co., Canadian Northern Coal Dock Co., Pigeon River Lumber Co.*, la *Atikokan Iron Co.*, et la *Port Arthur Wagon Works.* C'est le centre d'un immense commerce de bois. C'est aussi un point de transbordement pour les rails, le ciment, les machines agricoles, le fret, etc., expédié vers l'Ouest, et plusieurs grandes compagnies d'entrepreneurs y ont établi leurs bureaux principaux.

Dragage.

Pour faciliter ce trafic, on a préparé un plan pour des réparations et des agrandissements généraux pour suffire aux besoins présents et futurs. Ce plan consiste réellement à draguer un havre intérieur de 25 pieds de profondeur, protégé par un brise-lames, les travaux devant être exécutés à mesure que les circonstances l'exigent.

En conformité avec ce plan, on a passé un contrat, au commencement de l'été de 1913, avec W. E. Phin, Ec., Hamilton, Ont.

Ce contrat consistait à enlever 942,000 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure prise sur les chalands au prix par unité de 13 cents.

Le havre principal du sud, entre l'élévateur "B" du Nord-Canadien et celui de la baie du Tonnerre était alors creusé sur une longueur de 1,175 pieds, sur la moitié nord de sa longueur, et de 585 pieds, sur la moitié sud. En 1913, cette dernière moitié a été élargie jusqu'à 1,225 pieds.

En 1913, le nouvel élévateur du gouvernement et celui de Davidson et Smith était en voie de parachèvement ainsi que le bassin qui les unit. En conséquence, on a dragué une étendue triangulaire de 2,300 pieds de longueur avec une base de 490 pieds à l'extrémité du havre principal du sud afin de faciliter l'accès à ces élévateurs.

Les dragues à cuiller *Kennaquhair* et *Chief,* employées en vertu du contrat ci-dessus, ont exécuté ces travaux en 1913, enlevant en tout 528,794 verges cubes de sable et d'argile, classe "B", mesure prise sur les chalands.

Le 11 mai 1914, on a repris les travaux, en vertu d'une autorisation, du 23 avril 1914. Durant cette saison, les travaux suivants ont été exécutés:—

Le havre sud principal a été élargi d'une largeur de 1,175 pieds, à l'extrémité nord, et de 1,225 pieds, à l'extrémité sud, jusqu'à une largeur moyenne de 1,450 pieds, sur toute sa longueur, c'est-à-dire 4,700 pieds.

Le havre du centre principal a été agrandi, à sa partie la plus étroite, c'est-à-dire immédiatement en avant de la partie sud du vieux brise-lames, en creusant sur une étendue d'environ 800 pieds de longueur et une largeur de 150 pieds.

La profondeur draguée sur ces sections est de 25 pieds, plus 1 pied comme sous-niveau. On a enlevé 364,075 verges cubes de déblais de la classe "B", mesure prise sur les chalands. La mesure prise sur les lieux, au moyen de sondages, donne 327,649 verges cubes; le facteur d'expansion est donc de 12 p.c. seulement, à cause probablement de la nature compacte des déblais.

Le chenal *King* a été redressé à son extrémité nord-ouest, en creusant une tranchée, de 1,200 pieds de longueur et une largeur moyenne de 45 pieds. La profondeur est de 25 pieds, plus 1 pied comme sous-niveau. On a enlevé 24,850 verges cubes de déblais mesure prise sur les chalands. La mesure sur place est de 18,560 pieds, donnant un facteur d'expansion de 25 pour cent.

De plus on a dragué à nouveau les bassins de l'élévateur *King,* de l'élévateur "A" du *Nord-Canadien* et le bassin qui unit l'élévateur *Davidson and Smith* et celui du gouvernement, ainsi que le long du quai à charbon du *Nord-Canadien.*

La profondeur creusée varie de 20 à 25 pieds, selon la profondeur originale des bassins. En rapport avec ces travaux, on peut ajouter que ces bassins se trouvent sur des lots riverains privés et à l'intérieur de la borne du havre. On devra creuser à nouveau ces bassins, de temps en temps, mais le dragage sur les grandes étendues est pour ainsi dire d'une nature permanente.

Toutes les profondeurs mentionnées se rapportent au zéro de l'échelle d'étiage du ministère des Travaux publics, qui est à l'élévation 601.86 au-dessus du niveau moyen de la mer. L'eau, durant la période de navigation est pour ainsi dire toujours au-dessus du zéro.

Tous les déblais enlevés sont de la classe "B", consistant entièrement en sable et en argile, dans différentes proportions, mais la matière est facile à draguer.

Une seule drague, la *Kennaquhair,* a été employée durant 1914; on a transporté les déblais à une distance moyenne de 2 milles, et la protection contre les vents était bonne. On a obtenu la permission de se servir de tous les quais le long desquels on a dragué.

L'ouvrage a été suspendu pour la saison, le 1er octobre 1914. On a enlevé 416,410 verges cubes de déblais, de la classe "B", mesure prise sur les chalands, et le temps du contrat est expiré.

En janvier, février et mars 1915, on a pris les sondages nécessaires sur les parties draguées. L'ouvrage a été trouvé satisfaisant et on a envoyé le 12 mars 1915, le décompte final des travaux exécutés en 1913 et en 1914.

Il n'y eut rien d'extraordinaire en rapport avec les travaux et parce qu'ils étaient exécutés près d'autres endroits où on faisait d'autres travaux, la surveillance en était facile. On peut ajouter, cependant, que le dragage à l'extrémité nord du havre sud principal comprenait l'enlèvement de bois, de pierres perdues, etc., qui faisaient partie anciennement d'un vieux brise-lames en bois, démoli en 1909 et 1911. On alloua un certain montant à l'entrepreneur, pour cet ouvrage, par l'article 3 du devis.

En terminant, j'ajouterai que le havre est en assez bon état, actuellement, en ce qui concerne le dragage, bien que le plan général pourrait être continué sans interruption avec des meilleurs résultats.

Dépenses totales de l'exercice financier 1914-15, $54,629.30.

Brise-lames de Pointe-Bare.

Pendant 1914-15, on a continué les travaux sur le brise-lames en moellons à Pointe-Bare, Port-Arthur; on a commencé le second prolongement du brise-lames neuf, et fait certain dragage. Tous ces travaux étaient compris dans le plan général préparé dans le but d'améliorer et agrandir le havre de Port-Arthur.

Cet ouvrage consiste en un brise-lames construit en moellons, s'étendant de Pointe-Bare, près de l'extrémité nord de la ville, dans une direction sud. Il a 3,200 pieds de longueur, 48 pieds de largeur, à la ligne d'eau, 24 pieds de largeur au sommet, et 8 pieds au-dessus du niveau de l'eau et consiste en deux classes de pierre, une épaisseur de pierres, couverte en gros moellons variant de 4 à 10 tonnes et plus. La profondeur varie de 10 à 29 pieds et le fond est de sable et d'argile bleue molle.

Ce contrat a été adjugé à la *Thunder Bay Contracting Co.*, dans l'automne de 1911 et les travaux ont été exécutés sans cesse depuis, pendant les saisons d'été. Au printemps de 1914, il reste encore 900 pieds linéaires, à l'extrémité extérieure, devant être construits de 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau jusqu'au niveau terminé, ainsi que l'enlèvement des rails sur les autres 2,300 pieds.

On a repris les opérations, le 11 mai 1914, pour la saison, et à cause des conditions atmosphériques, l'ouvrage a été suspendu pour la saison, le 14 novembre. Pendant ce temps les 900 pieds linéaires extérieurs ont été construits jusqu'en dehors de l'eau, et 200 pieds ont été complétés. Les rails devront être enlevés sur les autres 3,000 pieds et le sommet fini avant que la structure soit acceptée.

On a exécuté les travaux au moyen d'un wagon voyageant sur une plate-forme temporaire en chevalets et ils auraient été terminés, pendant 1914, sans le tassement considérable et inattendu qui s'est fait. Ils devraient être complétés vers le mois d'août 1915.

Pendant janvier, février et mars 1915, on a fait des sondages sur les deux côtés du brise-lames, sur toute la longueur, afin de rapporter les sections transversales pour déterminer l'effet produit, sous l'eau, du tassement considérable qui s'est fait. Ce travail sera d'un grand avantage en rapport avec tout autre ouvrage de ce genre.

Pendant 1914-15, on a placé les quantités de pierres suivantes dans ce brise-lames :—

Déblais.	Quantité.	Prix par unité.
Pierre.	Tonnes.	$ c.
Classe 1.—Centre—Pierre de sable	103,420	80
Classe 2.—Moellons, 4 à 16 tonnes	33,557	1 10
Total	136,977	

Dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, $109,007.83.

Nouveau brise-lames.

Le deuxième prolongement du nouveau brise-lames est dans une direction sud-est, sur la même ligne du centre que le premier prolongement, construit en 1913. On a laissé une entrée de 375 pieds de largeur, entre les deux prolongments, appelée l'entrée sud, pour donner accès à cette partie du havre.

Le contrat pour cet ouvrage a été adjugé à la *Port Arthur Construction Co.*, de Port-Arthur, dans le printemps de 1914. Ce contrat est pour construire un brise-lames consistant en un ouvrage en caisson sur des fondations en pilotis, avec une superstructure en béton, le tout avec un talus en pierres perdues sur les deux côtés. Il aura, une fois complété, 2,540 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 8 pieds au-dessus du niveau de l'eau, selon le zéro de l'échelle d'étiage, ou l'élévation 601·86.

L'ouvrage a été autorisé le 9 avril 1914. On a commencé les fondations en pilotis le 22 mai et on les a complétées le 18 septembre 1914. Pendant ce temps, on a enfoncé jusqu'à un fond sûr, 3,301 pilotis de 35 à 60 pieds de longueur, coupés à 18·5, 20·5 et 22·5 au-dessous du niveau d'eau. La profondeur d'eau où s'est fait cet ouvrage est de 26 pieds, et le fond consiste en du sable et de l'argile bleue molle qui convrent une couche plus solide.

L'ouvrage consistant à enfoncer et à raser les pilotis a été exécuté sur des pilotis flottants placés avec soin selon les mesures données. On a déterminé avec un instrument toutes les élévations, pour couper les pilotis.

Le 5 juin, on a commencé la construction des caissons, et vers le 14 octobre, tous les caissons, au nombre de 26, ont été complétés, comme suit: 10 caissons, de 100 x 30 x 22·5 pieds; 7 caissons, de 100 x 30 x 20·5 pieds; 8 caissons, de 100 x 30 x 18·5 pieds; la tête du brise-lames, de 80 x 40 x 22·5 pieds. On a employé 3,400,000 pieds, m.p. de sapin de la Colombie-Britannique. Les dimensions étaient surtout de 10 x 12 et 12 x 12 pouces. La tête du brise-lames et six autres caissons ont été immergés en place, remplis de roches et finis en pierres perdues; la tête et 160 pieds linéaires de la partie principale ont été couverts par une superstructure en béton. Cet ouvrage a duré du 13 juillet jusqu'au 16 novembre 1914, lorsque les opérations ont été suspendues pour la saison.

Ce contrat devrait être terminé, sans difficulté, en 1915.

Dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, $258,350.56.

PORT-BRUCE.

Port-Bruce est un village situé à l'embouchure du ruisseau de la Barbotte, dans le comté d'Elgin, sur la rive nord du lac Erié, et à environ 10 milles à l'est de Port-Stanley et à 10 milles au sud d'Aylmer, la gare la plus proche. Population, 150 habitants. Il est entouré d'un riche district agricole. Sa principale industrie, consiste dans la pêche, et à ce point de vue, il occupe une position importante.

On a reçu l'autorisation de réparer les quais et cette autorisation a été supplémentée par une lettre en date du 12 juin autorisant les autres cinq sixièmes de l'octroi. On a commencé les travaux, le 29 juillet, et on les a suspendus le 28 novembre 1914.

Les travaux consistèrent à remorquer, à partir du bassin de virage du havre intérieur jusqu'à l'emplacement préparé à l'extrémité du large du quai de l'ouest, un caisson à parements clos, de 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 17 pieds de hauteur, qui avait été construit au cours de la saison précédente, et à remplir ce caisson avec de la roche.

On a ajouté six rangs au caisson que l'on a rempli ensuite avec du gravier, à partir du niveau de l'eau basse; on a aussi posé le plancher.

Pour l'exécution de cet ouvrage, on a acheté, pendant l'année précédente, 27,000 pieds, m.p., de bois et 3,100 livres de fer.

Dépenses pour l'exercice financier 1914-15, $992.20.

Dragage.

En vertu d'une autorisation du 12 et du 22 juin, la drague *n° 120 Sir Richard,* du ministère, a enlevé 13,350 verges cubes d'argile, de vase et de sable, mesure prise sur les chalands, dans le chenal entre les quais et à l'entrée du chenal, au cours de la dernière saison.

L'ouvrage a duré du 2 au 31 juillet 1914.

Le but de ces travaux était de draguer un chenal à partir de l'extrémité intérieure du havre jusqu'à l'extrémité du large du quai de l'ouest, d'une profondeur suffisante pour permettre de passer à flot une nouvelle section en bois de ce quai, de 100 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, à partir de l'intérieur du havre jusqu'à son emplacement, à l'extrémité extérieure du quai. Les travaux ont été exécutés, y compris le creusage de la profondeur requise.

Le résultat du dragage consista en un chenal, d'environ 30 pieds de largeur et de 13 pieds de profondeur, au-dessous du niveau de l'eau basse, sur une petite partie du havre, dans le bassin de virage, et de 15 pieds au-dessous du niveau d'eau basse sur le reste des travaux.

La profondeur actuelle du havre où la navigation est sûre n'est que 9·5 pieds à cause de battures qui se trouvent en travers l'entrée du havre. On se propose d'enlever cette batture, au cours de la saison prochaine, et on espère que le prolongement du quai de l'ouest, dont il est fait mention, plus haut, diminuera considérablement le dragage annuel.

PORT-BURWELL.

Le village de Port-Burwell, est situé à l'embouchure de la petite rivière de la Loutre, sur la rive nord du lac Erié, à 22 milles à l'est de Port-Stanley. C'est le terminus d'un embranchement du chemin de fer du Pacifique-Canadien, et un havre de refuge, à 51 milles du port d'Ashtabula, Ohio, avec lequel Port-Burwell fait un commerce considérable. Le bateau qui fait le service du transport des wagons de la *Pennsylvania Ontario Transportation Company*, entre ce port et Ashtabula, a transporté ici pendant la saison de 1914, 7,152 wagons contenant 313,135 tonnes, y compris 250,-319 tonnes de charbon pour le chemin de fer, 45,725 tonnes pour le commerce et 16,-991 tonnes de marchandises générales. De plus, il livra à la *Pennsylvania Company* à Ashtabula, 50 wagons représentant un tonnage de 1,163 tonnes de marchandises générales. Les droits douaniers perçus pendant l'exercice 1913-14 se sont élevés à environ $203,441.04.

On fait en cet endroit un petit commerce de pêche qui rapporte environ $75,000.

Population, environ 600 âmes.

On a reçu l'autorisation de réparer, à la journée, les quais, et les travaux ont été commencés le 2 avril 1914 et suspendus le 30 janvier 1915.

L'ouvrage exécuté consista comme suit:—

Quai de l'est—A renouveler une partie du plancher, de 10 par 20 pieds.

Quai de l'ouest—A renouveler une section de 375 pieds de longueur en plaçant des nouvelles pièces de parement, de 2 à 5 pieds de hauteur, à renouveler les pièces transversales défectueuses, une partie du plancher, sur une longueur de 259 pieds, dont 117 pieds sur lesquels on a replacé le plancher et à placer les sept nouveaux poteaux d'amarrage.

Mur de palée en pilotis, entre le brise-lames et le quai de l'ouest—A reconstruire les 105 pieds de l'est de ce mur en pilotis.

Brise-lames.—A réparer la superstructure en béton, à l'extrémité du brise-lames, sur une longueur de 100 pieds; l'ouvrage a été exécuté par M. J. Hogan à ses propres dépens, les travaux ayant été construits en 1912 et 1913 et acceptés de l'entrepreneur, 6 octobre 1913.

A cause du tassement qui s'était fait sur le caisson intérieur du brise-lames, et bien que l'entrepreneur ne fût pas obligé de faire ces réparations, M. Hogan, en apprenant que le tassement avait eu lieu, s'occupa de la chose de son propre chef.

Dans l'exécution des travaux ci-dessus, on a employé environ 24,300 pieds, m.p., de bois, 30,000 pieds, m.p., de pilotis en bouleau blanc et 2,800 livres de fer.

De plus on a acheté 12,000 pieds m. p., de bouleau blanc, de 10 x 30 pieds que l'on emploiera au cours de la nouvelle saison.

Pendant la saison prochaine, une dépense additionnelle sera nécessaire en rapport avec la reconstruction du mur en pilotis entre le brise-lames et le quai de l'ouest et avec le dragage qu'on doit faire entre les quais et le chenal extérieur.

Dépenses pendant l'exercice financier 1914-15, $16,713.20.

Dragage.

Pendant la saison dernière, on a enlevé 87,300 verges cubes de vase, d'argile et de sable, mesure prise sur les chalands, pour élargir et creuser le chenal extérieur de

l'entrée, le chenal entre les quais dans le bassin de virage, et l'étendue dans l'anse Otter à l'extrémité intérieure au nord de l'endroit où l'eau est refoulée.

L'ouvrage a été exécuté par la drague *Sir Richard, N° 120,* du ministère, employée du 12 au 27 juin et du 1er août au 8 septembre, et par la drague *Meade,* en vertu d'un contrat avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.,* employée du 17 juin au 6 octobre 1914.

On a reçu l'autorisation d'employer la première drague, le 12 juin, et la dernière, le 17 juin.

De la quantité de déblais enlevés, la drague du gouvernement a enlevé 24,800 verges cubes, mesure prise sur les chalands, et la *C. S. Boone Dredging Co.,* 62,500 verges cubes.

Les dimensions des travaux exécutés sont comme suit: Le chenal extérieur de l'entrée, sur une largeur de 145 pieds, à l'ouest du phare, au sud-ouest du brise-lames, avec une profondeur minimum de 18·7 pieds; on a creusé à partir de l'extrémité du large du brise-lames jusqu'aux limites extérieures des quais de l'est et de l'ouest, sur une largeur de 205 pieds vers l'ouest du phare, avec une profondeur moyenne de 18·7 pieds; le chenal extérieur de l'entrée, sur une largeur de 35 pieds, vers l'est du phare, avec une profondeur minimum de 16·7 pieds; le chenal entre les quais et le bassin de virage, à une profondeur minimum de 17 pieds; l'anse Otter, à partir du nord de l'endroit où les courants sont interrompus jusqu'au quai de la ville, à une profondeur minimum de 12 pieds. Quantité totale de déblais: 24,800 verges cubes, mesure prise sur les chalands; 16,776 verges cubes, mesure prise sur place; facteur d'expansion, 47·8 pour 100.

Sur les travaux exécutés sous contrat, on a fait les comparaisons suivantes: quantité totale, 62,500 verges cubes, mesure prise sur les chalands; 44,190 verges cubes, mesure prise sur place; facteur d'expansion, 41·4 pour 100.

A cause de la nature légère et mouvante du fond, surtout dans le havre extérieur, des battures se forment constamment, au cours des travaux, par l'action des tempêtes et des hélices du bateau traversier qui traverse les wagons, ici, il est très difficile d'obtenir des comparaisons satisfaisantes entre la mesure prise sur les chalands et celle prise sur place, des déblais enlevés.

Pendant la saison prochaine, on s'efforcera, sans augmenter notre personnel, de draguer toute cette partie.

Le coût de l'ouvrage, selon le contrat, est comme suit:—

62,500 verges à 19⅞ cents	$12,421 88
Inspection	297 35
Total	$12,719 23

Il est très probable que d'autre dragage sera nécessaire pendant le prochain exercice financier.

PORT COLBORNE.

Port Colborne est situé dans le comté de Welland, sur la rive du lac Erié, à l'entrée du canal Welland. C'est un centre important; il y a un élévateur à grain du gouvernement dans le havre. Plusieurs chemins de fer touchent à Port-Colborne: Grand-Tronc, Wabash, Michigan Central et une ligne radiale au nord de Welland, etc. Population, 1,400 habitants. On accorda l'autorisation de réparer la pile de tête du brise-lames de l'est par du travail à la journée.

Les travaux furent commencés le 13 juillet et terminés le 30 novembre; la pile de tête du brise-lames de l'est avait été sérieusement endommagée par un bateau et par des orages subséquents.

La superstructure a été reconstruite avec un parapet de 75 pieds par 44 pieds par 30 pieds et un contrefort de 50 pieds par 25 pieds. Ce nouvel ouvrage, tout en béton, a

été raccordé avec la partie en bon état de la structure; on a aussi placé un talus de protection en pierre autour de la pile de tête.

Les dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15 ont été de $24,301.76.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin, comté de Bruce ,est situé sur la rive du lac Huron, à 5 milles au sud de Southampton et à 56 milles au nord de Kincardine, sur la division Wingham, Grey et Bruce du chemin de fer du Grand-Tronc. Population, environ 1,600 habitants.

Les exportations du lieu consistent en bois, en écorce pour le tan et en briques; on importe du sel, du bois de corde et des marchandises générales. A l'eau basse, les vaisseaux ayant un tirant d'eau maximum de 14 pieds peuvent seuls entrer dans le port.

On a fait des réparations au brise-lames, du 15 août au 14 décembre. Ces travaux ont été faits à la journée.

On a réparé l'extérieur du brise-lames de l'ouest, à partir du rivage, dans la direction de l'est, sur une longueur de 208 pieds. Des blocs en béton ont été placés sur une hauteur de 68 pieds, contre un adossement en pierre; on a aussi fait de légères réparations au débarcadère des petits bateaux, comprenant la pose de nouvelles moises, et le nivellement de la chaussée avec du gravier après qu'on eût enlevé les madriers et les solives pourris.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $1,519.66.

PORT-HOPE.

Port-Hope, comté de Durham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 63 milles à l'est de Toronto, sur la voie du Grand-Tronc, du Nord-Canadien et du Pacifique-Canadien. Les industries comprennent des usines de conserves, d'articles émaillés, de tuyaux d'égouts en fer et des marchandises de plomberie; des tanneries, une fonderie, des moulins à farine, des manufactures de voitures et diverses autres manufactures. C'est une splendide localité pour la culture des fruits. Population, 5,089 âmes.

Le 7 juillet 1914, un contrat fut adjugé à MM. Tompkins et Cunningham, pour la construction d'un mur de revêtement, au coût approximatif de $42,763.63.

Les travaux furent commencés le 16 juillet et se continuent.

Ce mur de revêtement aura 645 pieds de longueur par 16 pieds de largeur. La partie submergée sera en caissons et la superstructure sera en béton, elle consistera en un mur de 3 pieds de largeur au sommet, 5 pieds à la base et 7 pieds de hauteur.

On a fait, jusqu'à présent, des blocs en béton, on a assemblé les matériaux et l'outillage en vue de commencer la construction au printemps; on a aussi fait l'excavation pour l'assise des caissons, sur une distance d'environ 200 pieds, à l'extrémité du sud et on a mis le roc à découvert.

RÉPARATIONS.

Le 12 juin 1914, l'autorisation fut donnée de dépenser un montant de $3,000 pour faire des réparations au quai, par du travail à la journée.

Les travaux furent commencés le 13 juillet et terminés le 30 novembre 1914.

On a réparé le mur de revêtement du côté ouest de la propriété de la "Standard Ideal Company" sur une longueur de 166 pieds, à partir de l'extrémité sud. On a aussi remplacé 210 madriers sur le reste de la longueur, 1,330 pieds, et on a remplacé une partie du plancher sur le mur de revêtement au nord du bassin de l'ouest sur une étendue de 15 par 16 pieds; le plancher du quai de l'est, près de la station de signaux pour le brouillard, a été renouvelé sur une étendue de 15 par 16 pieds. On a reconstruit l'extrémité sud du quai du chenal de l'ouest, sur une distance de 71 par 16 pieds, et on l'a garnie de moises; 116 verges cubes de pierre furent placées entre le phare et l'extrémité sud du quai de l'est; des réparations générales furent aussi faites aux autres parties de la structure.

Les dépenses totales pour l'année 1914-15, ont été de $10,639.36.

Dragage.

Le 9 novembre 1914, un contrat fut adjugé à la *Canadian Dredging Co.,* au taux de 24 cents par verge cube, mesurée sur place, de déblais de la classe "B", pour draguer environ 17,580 verges cubes, à partir de l'entrée du havre jusqu'aux quais. L'ouvrage n'avait pas encore été commencé à la fin de l'année car le contrat accorde jusqu'au 1er septembre 1915.

PORT-PERRY.

Port-Perry, comté d'Ontario, est situé sur la rive ouest du lac Scugog, sur la division Midland du Grand-Tronc, à 16 milles au nord de Whitby et 25 milles au sud de Lindsay. La population est d'environ 1,500 habitants. Le commerce du bois est prospère en cet endroit; c'est aussi le centre d'un riche district agricole et, en conséquence, il s'expédie une grande quantité de bétail et de produits de la ferme. Port-Perry est aussi sur la chaîne des lacs du canal de la vallée de Trent.

On obtint l'autorisation de construire un quai et une salle d'attente.

Les travaux furent faits à la journée; ils furent commencés le 1er septembre et continués jusqu'à ce que les mauvais temps rendissent l'ouvrage impossible.

Cet ouvrage comprend la construction d'un abord de 60 pieds de longueur, en pilotis avec superstructure en béton, deux caissons de 60 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur. Le tout a été rempli de pierres et des blocs en béton placés sur les caissons pour servir de fondation à la superstructure.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $3,999.01.

PORT-ROWAN.

Port-Rowan, comté de Norfolk, est situé sur la rive nord du lac Erié, dans la baie intérieure de Long-Point, à 21 milles de Simcoe. Population, environ 1,000 âmes. C'est un port d'entrée et une station estivale très fréquentée et l'on expédie beaucoup de poisson de ce lieu. C'est le terminus d'un embranchement du Grand-Tronc. Un grand nombre de chaloupes à vapeur et de remorqueurs d'un faible tirant d'eau, se servent des quais continuellement, plus particulièrement pendant la saison d'été. C'est un havre de refuge pour les vaisseaux de ce genre. Au cours de la dernière saison la pêche a rapporté environ $25,000.

La permission fut accordée de réparer le quai par du travail à la journée. Les travaux furent commencés le 5 octobre et terminés le 20 mars. On a réparé le talus en pierres perdues de l'abord et on a placé environ 150 verges cubes de pierre concassée sur l'abord.

On a employé environ 634 pieds (mesure de planche) de bois, 100 livres de fer et 150 verges cubes de pierre concassée.

Les dépenses pour l'exercice financier 1914-15, ont été de $400.

PORT-STANLFY.

Port-Stanley, dans le comté d'Elgin, est un havre de refuge important sur la rive nord du lac Erié, à l'embouchure du ruisseau de la Chaudière, dans le comté d'Elgin, à 8½ milles par voie ferrée au sud de Saint-Thomas, et à 23½ milles au sud de London. C'est le terminus du chemin de fer Père-Marquette et de la *London and Lake Erie and Transportation Company.* C'est une station estivale très fréquentée. Sa popultaion, d'environ 1,000 âmes, est considérablement augmentée l'été. Un grand traversier charbonnier, appartenant à la *Lake Erie Coal Company,* de Walkerville, Ontario, pouvant transporter 30 wagons, d'une capacité de 100,000 livres chacun, fait le service entre Port-Stanley et Conneaut, Ohio, effectuant en moyenne deux allées et venues en 30 heures. Pendant la saison de 1914, 456,124 tonnes de charbon et de marchandises mixtes ont été reçues dans ce port, par le traversier, qui a fait 381 voyages. C'est un port de douane, dont le revenu s'est élevé durant l'année dernière environ à $130,418.70.

C'est le lieu de pêche le plus important du lac Erié, 20 remorqueurs étant employés dans cette industrie, et pendant le dernier exercice plus de 3,600,000 livres de poisson ont passé par le quai, représentant une valeur de $200,000.00. C'est un port d'escale régulier pour trois lignes de navigation, transportant beaucoup de marchandises. On y trouve un élévateur qui a emmagasiné 305,000 minots de grains durant la saison. Les vaisseaux entrant dans ce port ont un tirant d'eau maximum de 18 pieds.

Pendant la saison de 1913-14, 662 bâtiments sont entrés dans le port avec un chargement collectif de 776,503 tonnes de marchandises. Outre les importations ci-dessus mentionnées, on transporte à ces quais le bois de construction, les traverses, les poteaux de clôture et des marchandises générales.

A la dernière session du parlement, un montant de $105,000 a été voté pour l'amélioration du havre. On a fait les travaux suivants:

Quai de l'ouest.

On a reconstruit ce quai sur une longueur de 245 pieds, près de l'entrepôt projeté, avec une palée de pilotis à parements jointifs, assujettie solidement à des pilotis d'ancrage placés en arrière; l'espace entre ces pilotis a été rempli de pierres. La superstructure de cette partie du quai a aussi été terminée; elle consiste en des murs de face, en béton, ayant respectivement 18 et 15 pouces d'épaisseur, liés ensemble avec des traversines en béton armé, recouvertes d'un plancher en béton armé de 6 pouces d'épaisseur. Tout l'espace entre les murs, les traversines et le plancher a été rempli de pierres et de gravier.

On a terminé la construction d'une autre partie de ce quai, près du dock du traversier, dont la substructure avait été construite l'année précédente, à l'exception de 40 pieds du plancher. On a complètement reconstruit, à l'exception du plancher, une section additionnelle du quai, de 75 pieds de longueur. On a enlevé le vieux quai en bois et le remplissage au-dessus du niveau de l'eau basse, sur une longueur de 40 pieds.

Au cours de la saison l'eau ayant fait irruption en arrière de l'extrémité intérieure du quai, il fallut construire un mur en pilotis à parements jointifs, de 63 pieds de longueur, solidement assujetti, au moyen de liens en fer, à des pilotis d'ancrage enfoncés en arrière et espacés de 10 pieds.

Quai de l'est.

On a enfoncé un groupe de six pilotis en chêne, de 40 pieds, et, six pilotis de défense séparés, de 40 pieds, espacés de 50 pieds, le long du côté extérieur du quai de l'est, sur une longueur de 500 pieds; on a fait ces réparations parce qu'on s'aperçut que le montant alloué pour la démolition de cette partie du quai de l'est était insuffisant.

Les travaux de réparation des quais de l'est et de l'ouest ont été commencés le 18 avril 1914 et terminés le 20 janvier 1915.

Eperons.

Du 3 au 26 mars, on a rempli un des éperons avec de la grosse pierre. Les mauvais temps empêchèrent de remplir les autres éperons de la même manière.

Brise-lames du sud-ouest.

Le contrat pour ces travaux a été adjugé à M. M. J. Hogan, de Port-Colborne, Ont., le 30 décembre 1911, pour la somme de $210,376.

Le 2 août 1913, on a reçu un avis approuvant le changement d'après lequel des blocs d'empattement en béton étaient substitués à la masse de béton couverte de fer en plaques sur la superstructure de ces travaux, avec l'entente qu'une réduction de $10,000 serait faite à cause de ce changement.

Les travaux furent continués du 24 avril au 6 octobre 1914; à cette dernière date, tous les travaux en rapport avec le contrat étaient parachevés.

Entrepôt.

Pour se conformer aux instructions reçues, on prépara des plans et un devis pour la construction d'un entrepôt, adjacent au quai de l'ouest.

Le 3 février, un arrêté du conseil autorisait l'acceptation de la soumission de M. P. A. Ponsford, de Saint-Thomas, Ont., pour la construction de cet entrepôt au coût approximatif de $10,741.

Des instructions supplémentaires furent reçues le 13 février, ordonnant un changement du site de l'entrepôt. On le construit actuellement à un point plus au sud, le long du quai de l'ouest. Ce changement a été fait à la demande de la Commission Hydro Electrique d'Ontario, afin de pouvoir mieux disposer les voies de chemin de fer près de l'entrepôt. Le coût de ce changement n'excédera pas $835.

Les travaux furent commencés le 11 mars et ils se continuent.

Dragage.

On a dragué, au cours de la dernière saison, 20.015 verges cubes d'alluvion, de glaise et de sable, dans le chenal d'entrée du havre et entre les quais.

L'autorisation ayant été donnée le 2 septembre 1914, la drague du gouvernement *Sir Richard, N° 120,* a été employée à ce travail, du 12 septembre au 21 novembre.

Le but de ce travail était:—

(1) D'enlever la barre qui se forme annuellement à l'entrée extérieure du havre.

(2) D'élargir et d'approfondir le chenal entre les quais.

Le chenal de l'entrée extérieure a été dragué à une profondeur de 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, sur une longueur de 450 pieds par une largeur de 500 pieds, et à une profondeur de 19 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse pour une largeur additionnelle de 40 pieds. Le dragage entre les quais a été fait sur une longueur de 1,200 pieds et une profondeur minimum de 19·5 pieds.

On a établi la comparaison suivante entre la mesure sur place et la mesure à bord des chalands de la quantité de déblais enlevés:—

Quantité totale, mesure de chaland..	20,015	verges cubes.
" " sur place..	17,935	"

Facteur d'expansion, 11·6 pour 100.

Ces travaux ne dureront probablement pas longtemps et, afin de donner la profondeur voulue d'eau aux vaisseaux ayant un tirant de 18 pieds, il faudra exécuter des travaux supplémentaires au cours de la prochaine saison.

PORT-SYDNEY.

Port-Sydney, canton de Stephenson, district de Muskoka, est un village incorporé dont la population est d'environ 300 habitants.

Les industries de l'endroit consistent en un moulin à scie et un moulin à farine. L'année dernière, les exportations ont consisté en 500,000 pieds (mesure de planche) de bois et trois wagons de farine; on importe les marchandises générales.

La compagnie de navigation *Huntsville and Lake of Bays* a établi un double service de bateaux entre Huntsville et Port-Sydney; le bateau *Gem* appartenant à M. Sydney Smith donne un service supplémentaire. Il y a aussi un grand nombre de bateaux automobiles.

On a construit un quai de 72 pieds de longueur par 18 pieds de largeur, avec un abord en pierre de 11 pieds de longueur par 12 pieds de largeur au sommet et un " L " de 56 pieds de longueur par 18 pieds de largeur.

Les travaux ont été faits à la journée; ils furent commencés le 24 septembre et terminés le 3 décembre 1914. Les matériaux employés dans la construction de ce quai ont été 20,089 pieds de bois, mesure de planche, et 1,773 livres de fer.

Les dépenses pour l'exercice financier 1914-15 ont été de $1,828.17.

Entrepôt.

L'autorisation fut accordée de dépenser un montant de $350 pour la construction d'un entrepôt et d'un abri, de 24 par 16 pieds, sur le nouveau quai.

Ces travaux furent faits à la journée; ils furent commencés le 26 décembre 1914 et terminés le 31 janvier 1915. On a employé dans cette construction 70 pieds de gouttières, 20 pieds de tuyaux, 6,000 bardeaux, 2,800 pieds de bois, et 90 livres de fer.

Les dépenses pour l'exercice financier ont été de $347.69.

PROVIDENCE-BAY.

Providence-Bay est situé sur la rive sud de l'île Manitoulin, lac Huron, environ 25 milles au sud-est de Gore-Bay, c'est le seul port de cette côte. La population est d'environ 300 habitants, employés à l'agriculture et à la pêche; ces deux industries sont assez importantes et deux ou trois remorqueurs de pêche y ont leurs quartiers. Les bateaux à passagers y arrêtent en allant à Owen-Sound, aux ports intermédiaires et en revenant.

Le 12 juin 1914, des instructions furent données de construire un entrepôt sur le quai, par du travail à la journée.

Les travaux furent commencés le 20 juillet et terminés le 30 septembre 1914; on a construit un entrepôt de 24 pieds de largeur par 48 pieds de longueur, renouvelé avec des madriers de 2 pouces, en pruche, une partie du plancher du quai de 243 pieds de longueur et 10 pieds de largeur; on a aussi fait du remplissage en pierre dans l'abord de 30 pieds et en avant de l'entrepôt. Les pierres perdues en avant de l'entrepôt ont été placées dans le but d'empêcher les bateaux de se frapper sur l'entrepôt. Pour la construction de l'entrepôt on a employé 4,500 pieds de madriers de 2 pouces en pruche, 13,389 pieds de lambris de 1 pouce, en pruche, 2,639 pieds de bois de chêne de 1 pouce, 3,500 pieds de bois de pin de 1 pouce, 4,036 pieds carrés de bois de pin, 16¾ M. bardeaux, 1,073 livres de clous, 46 gallons de peinture et d'huile, 375 briques, un tuyau, des pentures, des serrures, du verre, etc. Les dépenses totales ont été de $1,905.93.

PUCE.

Puce est un village situé sur la rive sud du lac Saint-Clair, sur l'embranchement London et Windsor du Grand-Tronc, à 13 milles à l'est de Windsor et 32 milles à l'ouest de Chatham. Population, environ 100 habitants.

Le 28 janvier, la permission fut accordée de réparer le dommage causé par un amas de glace dans le lac Saint-Clair, aux palées en pilotis situées à l'embouchure de la rivière Puce.

Du 18 au 25 février 1915, on a enlevé et mis en sûreté les pilotis des deux côtés du havre, sur une longueur d'environ 130 pieds. On a aussi acheté 800 pieds (m.p.) de bois qui sera employé pour faire des moises quand on reconstruira la palée en pilotis.

PUMPKIN-POINT.

Pumkin-Point, est une pointe de terrain formant partie de la rive sud du lac George, dans la rivière Sainte-Marie, canton de Laird, à 20 milles à l'est de la ville du Sault-Sainte-Marie. C'est une région agricole prospère qui exporte annuellement de grandes quantités de foin, de grain, de légumes et de bétail. La population des alentours est d'environ 500 habitants.

Le 12 juin 1914, la permission fut accordée de construire à cet endroit un quai public et un entrepôt.

Les travaux furent faits à la journée; ils furent commencés le 13 août et terminés le 16 novembre 1914. C'est un quai en caissons de 80 pieds de longueur par 16 pieds de largeur; il est à 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau et à une hauteur totale à partir du fond, de 12 pieds. Il est raccordé au rivage par un abord en pierre de 120 pieds de longueur et 16 pieds de largeur. L'entrepôt a 18 pieds de largeur par 40 pieds de longueur et a des fondations indépendantes en pierre et en caissons.

On a employé pour ces travaux, 26,292 pieds (m.p.) de sapin de la Colombie-Britannique, 5,124 pieds linéaires de billots ronds en pruche de 14 pouces de diamètre, 3,095 livres de fer et de clous, 1,200 verges cubes de pierre, 13,620 pieds m.p. de bois, 13 M. de bardeaux, 24 gallons de peinture et d'huile, 70 sacs de ciment et 1,332 pieds m.p. de madriers en chêne; on a aussi fourni les articles de quincaillerie nécessaires pour l'entrepôt; le tout a coûté $4,243.83.

RAINY-RIVER (RIVIÈRE À LA PLUIE).

La Rivière-à-la-Pluie coule dans la direction de l'ouest à partir du lac à la Pluie jusqu'au lac des Bois. Elle forme la frontière internationale entre la province d'Ontario, Canada, et l'état de Minnesota, E.-U.

Il se fait un trafic considérable sur cette rivière; il y circule deux bateaux de la "Rainy River Navigation Co.," des remorqueurs, des radeaux de bois, et plusieurs petits bateaux.

Afin d'améliorer la navigation à l'embouchure de la rivière, on a dragué un chenal à travers certaines battures. Afin de protéger ce chenal contre les barres de sable, un ouvrage de protection était nécessaire. Le seul endroit où cet ouvrage pouvait être construit est la pointe du Chêne (Oak Point) qui est un étroit banc de sable projetant en dehors de la ligne des Etats-Unis.

La location exacte de la frontière internationale à l'embouchure de la rivière à la Pluie est actuellement en voie d'être déterminée d'après le traité de 1908, et il se peut que toute la pointe du Chêne soit comprise dans le territoire des Etats-Unis. On obtint donc du gouvernement américain la permission de procéder à ces travaux.

Le 16 juin 1914, un contrat fut adjugé à MM. Sims & Bingham, d'Ottawa, pour la construction de cet ouvrage. Cette structure a 800 pieds de longueur et est formée de bois équarri, formant une palée de pilotis en sapin de la Colombie-Britannique, de 6 pouces d'épaisseur et de 26 pieds de longueur, avec guides en bois rond et pilotis d'ancrage de 50 pieds de longueur, le tout solidement relié ensemble.

La position étant très exposée au vent, il fut décidé de procéder à ces travaux pendant l'hiver, sur la glace.

L'outillage et les matériaux furent transportés sur les lieux et des campements furent construits à la fin de l'été. Les travaux furent commencés le 26 décembre 1914 et terminés le 25 février 1915. On a mis en place 10,012 pieds linéaires de pilotis de direction et de pilotis d'ancrage, 119,256 pieds m.p. de pilotis de palée et 23,776 pieds m. p. de bois équarri furent employés pour faire des liens. Toute cette structure est forte et substantielle.

Les dépenses pour 1914-15, ont été de $11,366.29.

Dragage.

Depuis plusieurs années, des barres et des battures mouvantes de sable, à l'embouchure de la rivière à la Pluie, avaient rendu certaines améliorations nécessaires et, à différents intervalles,, antérieurement à 1913, on avait fait du dragage dans le chenal connu sous le nom de "Chenal de remorquage", en arrière de l'île au sable.

En 1913, après un examen et des sondages, on décida d'abandonner le "chenal de remorquage" et d'améliorer le "vieux chenal des bateaux" qui conduit directement au lac et passe entre la pointe du Chêne (Oak Point) et l'île au Sable.

En 1913, un contrat fut adjugé à M. J. T. Horne, de Fort-William, pour le dragage d'un chenal à travers deux battures de sable dans le "Vieux chenal des bateaux". L'étendue à draguer avait 1,600 pieds de longueur, 200 pieds de largeur et 14 pieds de profondeur. Une partie de cet ouvrage fut faite en 1913.

Les travaux furent repris le 20 mai 1914, et, au cours du mois de juin, on décida d'inclure dans cette entreprise le dragage du chenal entre les deux battures plus haut mentionnées, ce qui ajoutait 1,200 pieds de longueur à l'ouvrage, ou formait une longueur totale de 2,800 pieds.

Les déblais étaient du sable et de la glaise, classe "B"; la tranchée creusée a une profondeur moyenne de 7 pieds et les déblais ont été remorqués à une distance de 1½ mille. L'ouvrage fut fait d'après le mesurage sur place, ce qui a été trouvé très satisfaisant.

Les travaux furent suspendus le 8 août 1914, on avait, à cette date, creusé un chenal de 2,800 pieds de longueur, 14 pieds de profondeur et 200 pieds de largeur. On a enlevé, en 1914, 80,881 verges cubes de déblais, mesurées sur place.

On a construit un ouvrage en pilotis pour protéger ce chenal; les résultats obtenus justifient la décision qu'on a prise d'améliorer le "vieux chenal des bateaux" au lieu du "chenal de remorquage".

Les dépenses pour l'exercice financier 1914-15, ont été de $39,524.45.

RICHARD'S-LANDING.

Richard's-Landing est un village d'environ 400 habitants et est situé sur le côté nord-ouest de l'île Saint-Joseph, sur la rivière Sainte-Marie et sur la route des steamers faisant le service entre Sault-Sainte-Marie, Blind-River, Little-Current, etc.; tous ces bateaux font escale régulièrement à cet endroit; il y a aussi deux steamers qui font le service quotidien avec Sault-Sainte-Marie. Le trafic consiste principalement en l'exportation des produits agricoles et l'importation des marchandises ordinaires.

Le 8 mai, des instructions furent données de construire un prolongement du quai à l'entreprise. Le 14 janvier 1914, un contrat fut adjugé à MM. John O'Boyle & Co. pour l'exécution de ce travail, au coût approximatif de $21,746.03.

Les travaux furent commencés le 1er mai et terminés le 12 décembre 1914; on a construit une ligne de caissons, avec superstructure en béton, de 180 pieds de longueur par 18 pieds de largeur, sur une hauteur de 21 pieds en avant du vieux quai, qui fut complètement démoli sur une longueur de 146 pieds et une largeur de 63 pieds, et remplacé par du remplissage en pierre, avec une surface en fine pierre concassée.

Le montant total payé à l'entrepreneur a été de $24,396.03, ce qui est $2,650 de plus que le prix du contrat. Cette surcharge est due au fait que le vieil ouvrage en caissons qu'on avait toujours considéré comme rempli de pierres, ne contenait lorsqu'on l'a démoli, que 1 ou 2 pieds de pierre. Le montant total de remplissage en pierre fut de 6,192 verges cubes, ce qui était 2,120 verges cubes de plus qu'on l'avait prévu et qui à $1.25 la verge cube, forme un total additionnel de $2,650; les frais de l'inspection se sont montés à $651, de sorte que les dépenses totales ont été de $26,047. On achevait la superstructure en béton de tout le quai, lorsque, dans la nuit du 3 août 1914, le caisson n° 1 (le plus à l'est des caissons) s'affaissa sur sa face extérieure suffisamment pour déranger de 4 pieds l'alignement du sommet de l'ouvrage. Il fallut briser le béton, enlever le remplissage de pierre, renflouer le caisson, enlever une partie du remplissage de l'adossement, refaire les fondations, replacer le caisson, le remplir de nouveau, reconstruire la superstructure, etc.

RIVIÈRE THAMES.

La rivière Thames traverse la ville de Chatham, et à 18½ milles de cette ville, elle se jette dans le lac Saint-Clair. A son embouchure, un chenal de 8,100 pieds de longueur doit être entretenu libre d'obstruction jusqu'en eau profonde dans le lac. La



St. Andrews, écluse et barrrage. Abords du pont public montrant le tablier à bascule Strauss.

19—1916—iv—18a

nature du fond du lit du chenal étant de sable, ce chenal se remplit sans cesse, et par conséquent, il est nécessaire de le draguer presque chaque année pour y maintenir une profondeur de 12 pieds. Un trafic persistant existe sur la rivière entre son embouchure et la ville de Chatham et autres lieux moins importants, durant la période de navigation. La *Chatham Navigation Co.*, fait le transport des voyageurs et des marchandises entre Chatham, Windsor et Détroit, faisant trois allées et venues chaque semaine. La profondeur maximum dans le chenal, jusqu'à Chatham, est de 12 pieds.

Pendant l'exercice financier 1913-14, 173 bateaux, ayant un tonnage de 41,108 tonnes, sont entrés dans le port de Chatham et le revenu pour la même année, a été de $166,482.71.

L'autorisation fut donnée d'enlever des obstructions qu'il y avait entre Chatham et l'embouchure de la rivière, ainsi que de construire un ouvrage de protection à Chatham; ces travaux devaient être faits à la journée.

Enlèvement des obstructions.

Les travaux furent commencés le 16 mai et furent poussés activement jusqu'au 23 octobre, lorsque l'outillage employé fut mis en hivernement. Après cette date, on a fait quelque travail pour réparer l'outillage et le remettre en bon état pour la prochaine saison.

Ces travaux furent faits sur une partie de la rivière, de 2½ milles de longueur, au sud de Prairie-Siding; on a enlevé 1,880 souches, 8,696 pieds m. p. de pièces de bois vendables et deux longues pièces de bois en chêne qui pourront être employées comme pilotis.

Ouvrage de protection.

On a construit un mur de palissade en pilotis dans un coude de la rivière, en face de la propriété de l'hôpital général. Les pilotis ont 8 pouces d'épaisseur et 16 à 18 pieds de longueur, avec deux moises de 6 pouces par 8 pouces. Toute la palissade est maintenue en place au moyen de liens en fer de 1 pouce, placés à 10 pieds d'axe en axe, assujettis à des pilotis d'ancrage, en chêne blanc, de 12 pieds de longueur, enfoncés en arrière de la palissade.

Le 7 juillet, un arrangement fut fait pour la construction de cet ouvrage, avec M. John M. Gibb, de Wallaceburg, Ont., qui a construit 350 pieds linéaires de palissade. De plus six pilotis d'ancrage ont été enfoncés et on a en mains des liens en fer et des boulons pour terminer cet ouvrage à la prochaine saison. Ces travaux furent faits du 7 août au 7 novembre inclusivement.

Bris de la glace.

Le 9 décembre un arrangement fut fait avec le capitaine J. S. McQueen, d'Amherstburg, Ont., pour qu'il laisse son remorqueur *LeRoy Brooks* à l'embouchure de la rivière Thames, à raison d'un montant de $500, et qu'il fasse au printemps le travail requis pour briser la glace, au taux de $7 par heure.

Les travaux furent commencés le 15 février, lorsqu'on crut que la débâcle était à la veille de se produire et que des amas de glace se feraient; le 23 février le remorqueur perdit son gouvernail et il fallut suspendre les travaux. Pendant cette période, on avait fait un chenal de 30 à 50 pieds de largeur et d'environ 8 milles de longueur. On employa de la dynamite sur une distance considérable, en minant des trous, à tous les 15 pieds, dans la glace qui avait environ 18 pouces d'épaisseur.

La température fut très favorable, au moment de la débâcle, et il est douteux qu'il se fût produit des amas de glace suffisants pour causer une inondation et endommager les terrains riverains. Dans tous les cas lorsque les travaux furent suspendus, on avait pratiquement terminé tout le travail projeté.

Trottoir en madriers.

Un trottoir en madriers, de 4 pieds de largeur par 70 pieds de longueur, a été construit sur une substructure de pilotis en chêne blanc, au-dessus d'un fossé de drainage, près du phare. L'enfoncement des pilotis a été fait par M. J. E. Doyle, de Chatham, et les travaux ont duré du 15 au 31 mars 1915.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $7,999.60.

ROCKLAND.

Rockland, comté de Russell, est située sur la rive sud de la rivière Ottawa, à 22 milles en bas de la ville d'Ottawa. Population, 2,900 habitants.

La drague *N° 113* a travaillé aux quais de la compagnie W. C. Edwards, du 17 septembre au 20 octobre, et a enlevé de grands dépôts de sciure de bois et de dosses, qui s'étaient formés en avant des quais et qui empêchaient l'accostage des bateaux et le chargement des barges à cet endroit.

On a dragué une superficie de 31,200 pieds carrés, en face du moulin n° 1, et une superficie de 14,740 pieds au moulin n° 2; le tout à une profondeur de 13 pieds.

On a enlevé 10,925 verges cubes, mesure de chaland, de sciure de bois et de dosses. Cette quantité ne représente pas toute l'excavation, car une grande quantité des déblais ont été emportés par le courant après avoir été désagrégés par la drague.

RONDEAU.

Rondeau, dans le comté de Kent, havre de refuge important et port de douane, est situé à Pointe-aux-Pins, à environ 19 milles au sud de Chatham et à 45 milles à l'ouest de Port-Stanley. C'est une station estivale très fréquentée et le terminus de l'embranchement Sarnia et Rondeau du chemin de fer Père-Marquette. Sa population de 125 âmes augmente à 600 environ durant les mois d'été. On a installé dans le bassin intérieur et sur le côté ouest du quai à charbon, un outillage considérable pour le déchargement des vaisseaux de la Lake Erie Coal Co. Ces vaisseaux font le service régulier entre Rondeau et Conneaut, Ohio.

Pendant la saison de 1914, 289,587 tonnes de charbon sont entrées dans ce port; le bateau traversant les wagons a fait 145 voyages durant ce temps.

Les droits douaniers pour l'exercice 1913-14 s'élèvent à $78,602.19. Au cours de cette même période, 192 vaisseaux sont entrés, représentant un tonnage de 160,315 tonnes, le charbon non compris. Il se fait un petit commerce de pêche. Le tirant d'eau maximum des vaisseaux entrant dans le port est de 18 pieds.

Le 12 juin, la permission fut accordée de faire des réparations au quai par du travail à la journée; les travaux furent commencés le 2 mai et terminés le 17 décembre 1914.

Les travaux suivants ont été faits:

On a réparé et renouvelé une partie du quai de l'ouest, de 288 pieds de longueur; on a renouvelé quatre rangs de pièces de parement, un tiers des traversines, toutes les solives et une grande partie du nouveau plancher. On a placé deux nouveaux poteaux d'amarrage et on a réparé d'une manière générale le plancher du reste du quai.

Des réparations générales ont été faites au plancher du quai de l'est et du brise-lames; le garde-corps qui était en tuyaux et qui n'avait que trois années d'existence, ayant été considérablement endommagé par la glace, on l'a remplacé sur une longueur de 600 pieds, par une câble en acier de ½ pouce. On a aussi placé un montant considérable de pierres perdues (rip-rap) pour réparer le talus.

Pour ces travaux, on a employé environ 19,400 pieds m.-p. de bois, 1,000 livres de fer, 175 cordes de pierres perdues et 50 verges cubes de béton.

Les dépenses pour l'exercice financier 1914-15, ont été de $2,884.96.

ROSSEAU.

Rosseau, district de Muskoka, est situé à l'extrémité nord du lac Rosseau. C'est une place très populaire en été, et les touristes y abondent pendant la belle saison.

Des instructions furent données de construire au quai de cet endroit un prolongement de 20 pieds de longueur par 18 pieds de largeur; l'ouvrage devait être fait à la journée et comprenait une substructure en bois et une superstructure en béton.

Les travaux ont été commencés le 19 septembre 1913 et continués jusqu'au 15 novembre 1913, alors que la saison s'est trouvée trop avancée pour terminer l'ouvrage.

Les dépenses jusqu'à cette date avaient été de $1,502.54.

L'autorisation fut donnée de continuer cet ouvrage et les travaux furent faits du 1er au 30 juin 1914.

Les dépenses pour l'exercice financier 1914-15, ont été de $279.50.

ST-JEAN (RUISSEAU).

Le ruisseau St-Jean est dans le comté d'Ontario, et coule à travers le canton de Rama; il a sa source dans le lac St-Jean et se jette dans la rivière Noire.

Le 12 juin 1914, l'autorisation fut donnée de dépenser $2,500 par du travail à la journée, pour construire un barrage et, le 17 novembre, une dépense additionnelle de $1,000 fut autorisée.

Ce barrage a été construit pour régler le cours de l'eau pour les besoins de l'agriculture et de l'industrie du bois.

Les travaux furent commencés le 6 août 1914, on a construit un barrage avec deux vannes de 14 pieds chacune; le pilier central a 4 pieds de largeur; les culées ont 3 pieds d'épaisseur et ont des murs d'aile de 2 pieds, formant une longueur totale de 42 pieds, avec une largeur au sommet de 24 pieds et une largeur à la base de 26 pieds.

Les dépenses pour 1914-15, ont été de $3,507.64.

ST-JOSEPH.

St-Joseph, dans le comté de Huron, canton de Hay, est situé sur le bord du lac Huron, à 12 milles de Hensoll, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée, sur l'embranchement Bruce du Grand-Tronc, et à 22 milles au sud de Goderich. La population est d'environ 50 habitants.

Le 27 août 1914, la permission fut donnée de réparer le quai par du travail à la journée.

Les travaux furent commencés le 2 septembre et terminés le 21 octobre 1914; on a remplacé une pièce de parement sur l'extrémité extérieure, on a enlevé et remplacé une partie du plancher et on a rempli quelques compartiments des caissons avec de la pierre.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $128.23.

SAND-POINT.

Sand-Point est situé sur la ligne principale du Pacifique-Canadien, dans le comté de Renfrew, sur le lac des Chats. Il y a un service régulier de bateaux entre cet endroit et Norway-Bay, qui est une place d'été de plus en plus populaire.

Le quai consistait en un abord en terre de 147 pieds de longueur, un abord rempli de terre de 18 pieds par 85 pieds et une pile de tête de 50 pieds par 68 pieds, entre des murs en béton reposant sur une fondation en caissons. Un tassement inattendu des fondations ayant brisé le mur en béton et causé des irrégularités dans les lignes de face et d'élévation, il fut décidé de construire des nouveaux murs de face en béton, contenus dans des pilotis et raccordés au vieil ouvrage par des dalles en béton. Il a aussi fallu un montant considérable de remplissage en terre pour niveler l'abord et la tête du quai.

Les améliorations furent commencées en février et discontinuées le 31 mars; le travail fut repris le 27 juin et terminé le 20 août 1914. Les nouveaux murs en béton

ont 8 pieds de hauteur, 196 pieds de longueur (sur 3 côtés de la tête du quai), 1¼ pied de largeur au sommet et 3¼ pieds à la base; dans la période de travail avant le 31 mars, on les avait construits jusqu'à 2½ pieds de hauteur, on les a ensuite construits à la hauteur de 8 pieds, élévation 248·1. On a placé une dalle de béton armé, de 6 pouces, entre les anciens et les nouveaux murs. On a relevé les plans inclinés, nivelé le remplissage en terre de la tête du quai et de l'abord jusqu'à l'élévation 248·1, et on a peinturé le garde-corps en tuyaux et le hangar.

Les dépenses jusqu'au 31 mars, ont été de $886.30.

SARNIA.

Sarnia est une ville florissante qui est située sur la rive est de la rivière Sainte-Claire, dans le comté de Lambton, à environ 3 milles au sud du lac Huron, et à 59 milles par voie ferrée de London. Sarnia est desservie par deux chemins de fer, le Grand-Tronc et le Père-Marquette. Population, 11,500 habitants. C'est un port douanier où un grand nombre de vaisseaux font escale. Les quartiers généraux de la *Northern Navigation Company* sont en cette ville. Pendant l'exercice 1913-14, 2,014 vaisseaux sont entrés dans ce port, représentant un tonnage de 1,212,856 tonnes, et les droits douaniers se sont élevés à $531,337.63.

Plusieurs grandes industries sont installées dans cette ville, entre autres la *Imperial Oil Company* qui a une usine considérable en opération et dont la production augmente chaque année. Le tirant maximum des vaisseaux entrant dans ce port est de 21 pieds.

Dragage.

Au cours de la dernière saison, on a dragué 31,236 verges cubes de glaise, de sable et d'allusions.

4,384 verges cubes de glaise, mesure de chaland, ont été draguées pour enlever la batture qu'il y avait en avant du quai de la *Imperial Oil Company,* 26,582 verges cubes de sable et d'alluvions, ont été draguées pour enlever une partie de la batture qu'il y avait vis-à-vis du quai Reid, dans le bassin de Sarnia.

Ces travaux furent faits par la drague du gouvernement *Ontario, N° 114* qui a été employée du 8 au 14 septembre, au premier endroit, et du 22 septembre au 25 novembre, au dernier endroit.

L'autorisation de faire ce travail fut donnée le 16 juillet et le 18 septembre 1914.

Le but de ces travaux était:

1° De donner une profondeur suffisante pour que les vaisseaux ayant un tirant d'eau de 20 pieds puissent naviguer près du quai de la *Imperial Oil.*

2° De créer un bassin de virage et d'amarrage au deuxième endroit plus haut cité, afin de permettre la mise en hivernement à cet endroit des bateaux de la *Northern Navigation Company* et des autres bateaux du port.

Les dimensions de l'ouvrage fini sont les suivantes:

1° On a obtenu une profondeur minimum de 19·9 pieds sur une longueur de 350 pieds et une largeur de 60 pieds.

2° Sur une longueur de 550 pieds et une largeur de 300 pieds, au nord de la prise d'eau, au pied de la rue George, on a obtenu une profondeur minimum de 19·8 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, à l'exception d'un point dans l'angle nord-ouest, où il n'y a que 19·1 pieds.

On avait projeté d'enlever l'extrémité sud de cette batture, mais il fut impossible de le faire parce que la nouvelle prise d'eau n'avait pas été terminée et par conséquent on n'a pu enlever le vieille prise d'eau.

Les quantités enlevées ont été les suivantes:

Endroit N° 1. près du quai de la *Imperial Oil Company.*

Quantité totale, mesure de chaland	4,384	verges
Quantité totale mesurée sur place.	21·469	"
Facteur d'expansion	43·5	p. c.

Endroit N° 2. Bassin de Sarnia, au nord de la rue George.

Quantité totale, mesure de chaland..	26·852 verges
Quantité totale mesurée sur place..	21·469 "
Facteur d'expansion..	25·07 p. c.

Le travail fait près du quai de la *Imperial Oil Co.,* devrait fournir une profondeur suffisante pour assez longtemps.

Le dragage fait dans le bassin, a rendu service en fournissant un abri pour l'hivernage de plusieurs bateaux; ce travail suffira probablement jusqu'à ce que le projet d'amélioration de ce port soit mis à exécution.

SAUGEEN RIVER.

Saugeen River est l'un des havres de Southampton, et est situé dans le comté de Bruce, à l'embouchure de la rivière Sangeen, qui se jette dans le lac Huron.

Walkerton, chef-lieu du comté, est situé à 32 milles en amont, sur la rivière, et Kincardine est situé à 31 milles au sud sur le bord du lac.

Ce havre est fréquenté surtout par la flotte de bateaux pêcheurs, cette industrie étant considérable, rapportant en moyenne de $35,000 à $40,000 par année. L'autre havre, appelé "Chantry Island" est à un demi-mille plus bas et sert à d'autres entreprises commerciales, et en même temps comme havre de refuge pour les vaisseaux à moyen tirant d'eau.

La population de la ville est d'environ 1,800 âmes, beaucoup augmentée, pendant les mois d'été par les nombreux visiteurs qui possèdent de jolis châlets, le long du rivage, entre les deux havres. C'est le terminus d'un embranchement du Grand-Tronc.

Le 25 avril, on a émis l'autorisation de faire des réparations temporaires au débarcadère, en avant des hangars pour le poisson, où la crue des eaux avait creusé un grand trou; la palée en pilotis couvrant la face était aussi détériorée. Le trou a été simplement couvert par des madriers assujettis sur des longues pièces de bois carrées. L'ouvrage a été fait du 1er au 5 mai, au coût de $43.68.

Le 5 mai 1914, on a émis l'autorisation de dépenser, à la journée, $5,000 pour des réparations plus permanentes du même débarcadère.

L'ouvrage fut commencé le 3 juin et consista à lambrisser avec des pilotis la face du débarcadère, en avant des hangars à poisson, indépendamment de la vieille face originale, et variant de 1 pied à 5 pieds de celle-ci, afin de redresser le quai. La palée a 10 pouces d'épaisseur, avec des pilotis principaux et des barres d'ancrage; on a aussi réparé les quais d'entrée nord et sud.

Les travaux exécutés sont comme suit:—

Quai nord.—On a posé 150 pieds de pièces de parement, y compris le renouvellement du côté sud, 70 pieds sur le côté nord et employé 6 cordes de roches.

Quai sud.—On a renouvelé 123 pieds de planchers et de soliveaux, sur l'extrémité du large et employé 6½ cordes de roches empilées sur des fascines.

Débarcadère.—En avant des hangars à poisson, on a exécuté un remplissage en pierre de 222 pieds, posé deux rangs de moises, de 8 x 8 pouces, en avant, et un rang en arrière. On a employé 77 cordes de roches sur des fascines, pour du remblayage et placé sur le sommet 142 verges de gravier.

Dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, $4,936.56.

SAULT-SAINTE-MARIE.

Sault-Sainte-Marie, y compris la ville contiguë de Steelton, a une population d'environ 20,000 âmes et augmente constamment en population et en importance, étant le centre industriel et commercial du nord-ouest de l'Ontario. Cette ville a été fondée par le R. P. Joques, il y a 300 ans, alors qu'une mission pour les sauvages fut établie sur la rivière, aux pieds des chutes qu'il baptisa Sault-Sainte-Marie, et

dont la rivière prit son nom. Elle devint subséquemment un simple poste de commerce jusqu'à dernièrement. Depuis que le trafic des lacs commença à s'accroître, requérant les améliorations des canaux et des écluses afin de permettre aux vaisseaux transportant les marchandises de faire le commerce entre les ports du lac Supérieur et ceux du lac Erié, le commerce a pris des proportions tellement énormes, jusqu'aujourd'hui, que la quantité de marchandises passant par la rivière se chiffre, d'après les registres officiels du bureau du canal, dans les 100,000,000 de tonnes.

Le commerce de la ville elle-même est important; en 1912, d'après le rapport du Commerce et de la Navigation, la valeur des marchandises entrées en douane était comme suit: importations, $7,726,940; exportations, $7,373,465. Les aciéries de la *Lake Superior Corporation* produisent quotidiennement environ 1,500 tonnes de rails de chemin de fer, et son moulin à pulpe et à papier, à peu près 600 tonnes de papier à journaux, chaque jour.

(A).

Le 8 mai 1914, on a donné l'ordre de procéder avec les travaux du contrat pour construire un prolongement du mur de revêtement, d'environ 243 pieds de longueur, jusqu'au quai public, à $111 par pied, ou un total de $26,973. Cet ouvrage est considéré comme un prolongement du contrat de John O'Boyle pour la construction des abords du quai.

Le 11 juillet, l'ouvrage a été commencé et on l'a complété, le 26 octobre 1914. Il consista en la construction, dans environ 18 pieds d'eau, d'une ligne de caissons, de 243 pieds de longueur par 18 pieds de largeur, avec une superstructure en béton et à remblayer avec de la roche l'espace d'en arrière, de 243 pieds de longueur par 14 pieds de largeur. Dans l'exécution de ces travaux, on a employé environ 10,000 verges cubes de pierre de lest, 149,820 pieds, m.p., de pruche, 34,000 livres de fer, 5,520 pieds linéaires de rondins pour le lest, 250 verges cubes de béton et 3,629 pieds, m.p., de sapin de la Colombie-Britannique, au coût de $27,341.

(B).

Le 8 mai 1914, on a donné ordre d'élargir les abords en pierre du quai.

L'ouvrage a été commencé le 13 août et complété le 16 novembre 1914. Il consista à prolonger le chemin des abords en pierre jusqu'à 51 pieds de largeur, à son extrémité de terre, et 75 pieds au point de jonction avec le quai, et 218 pieds de longueur, tandis qu'en premier lieu, il avait 22 pieds de largeur par 218 pieds de longueur. Il comprend un ponceau en béton armé, ayant une ouverture de 16 pieds de largeur, ainsi qu'un trottoir de 4 pieds de largeur par 9 pouces d'épaisseur, sur le côté est des abords. Dans l'exécution de ces travaux, on a employé environ 10,000 pieds, m.p., de pruche et de pin, 6,401 livres de fer et de clous, 88¼ barils de ciment et 110½ verges cubes de sable et de gravier, au coût total de $4,516.67.

Dragage.

Un projet considérable pour des améliorations au chenal des vaisseaux au moyen de dragage a été commencé dans l'année 1912, et, à la dernière session du Parlement, un vote spécial de $150,000 a été passé pour continuer ces travaux. On a passé deux contrats avec la *Soo Dredging and Construction Co., Ltd.*, pour les exécuter, comme suit:

(A) Le dragage de la partie du chenal principal de la rivière Sainte-Marie, en approchant l'écluse canadienne. Le contrat en vertu duquel cet ouvrage est exécuté est le contrat n° 8960, en date du 31 juillet 1912, qui pourvoit à l'enlèvement du roc, au prix par unité de $3.47 par verge cube et de tous les autres déblais, moyennant 92 cents par verge cube, mesure prise sur place.

(B) En vertu du contrat n° 8960, l'excavation d'un bassin entre le quai de la compagnie du chemin de fer Algoma Central et le quai New-Ontario et celui de la

Coal Co., tel que décrit plus bas, au prix par unité de $3.47 par verge cube, mesure prise sur place, pour le roc, et 50 cents par verge cube, mesure prise sur place, pour tous les autres déblais.

(C) En vertu du contrat, du 14 octobre 1912, l'excavation d'un bassin sur le côté du quai New-Ontario et celui de la *Coal Co.*, et d'un bassin sur le côté est du quai de la traverse de l'*International Transit Co.*, au prix par unité de $3.47 par verge cube, pour le roc, et 92 cents, pour les autres déblais, mesure prise sur place.

Les dépenses faites durant 1912, en vertu de ces deux contrats s'élèvent à $163,-137.19. (Voir le rapport annuel du ministre des Travaux publics, pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1913, page 243.)

" A ".—Chenal principal.

Le but de ces travaux est d'enlever cette partie de la batture qui s'étend dans la rivière du côté canadien, au delà des extrémités du large des quais du gouvernement, de la traverse New-Ontario et de la *Coal Co.*, et de rendre le chenal canadien plus large et plus sûr près de l'écluse canadienne et pourvoyant en même temps des abords à ces quais. Il a à peu près 4,000 pieds de longueur, s'étendant du quai New-Ontario jusqu'à l'est du quai du gouvernement, mais la largeur varie et a une moyenne de 200 pieds, tandis que la profondeur est de 21·5 pieds au-dessous du niveau 582·37 qui est le niveau adopté pour la rivière au Sault-Sainte-Marie, en rapport avec les travaux publics, par les gouvernements américain et canadien.

L'ouvrage a été commencé le 2 juillet 1912 et suspendu pour la saison, le 2 décembre; pendant ce temps, on a enlevé 33,788 verges cubes de roc et de sable rouge, et 8,698 verges cubes de pierre, de cailloux et de vase, mesure prise sur place, représentant une dépense de $125,246.52, d'après les prix du contrat.

L'ouvrage a été continué du 1er juin 1913 jusqu'à la clôture de la saison, en décembre. Durant cette période on a enlevé 5,046 verges de roc et 37,174 verges cubes de pierres et de vase, dont les décomptes en faveur des entrepreneurs s'élèvent à $133,666.10.

L'ouvrage de la saison a été commencé le 1er mai et suspendu le 3 décembre 1914. Durant cette période on a enlevé 12,264 verges cubes de roc et 2,763 verges cubes de pierres et de vase, dont les décomptes en faveur des entrepreneurs s'élèvent à $45,098.04.

La qualité totale de déblais enlevés jusqu'à présent dans le chenal principal est de 83,226 verges cubes de roc solide et 16,507 verges cubes d'autres déblais, mesure prise sur place.

L'ouvrage qui reste à faire consiste principalement à " balayer ou nettoyer le fond ".

" B ".—Bassin de l'A.C.R.

Le but de ces travaux est de construire un bassin entre le quai construit par le chemin de fer *Algoma Central* et le quai New-Ontario, afin de permettre aux gros bateaux de décharger sur n'importe lequel de ces quais. L'étendue couvre 140 pieds de largeur sur 800 de longueur, avec une profondeur de 21·5 au-dessous du niveau adopté au Sault-Sainte-Marie.

Un arrêté du Conseil a été passé le 6 août 1913, autorisant l'extension du contrat avec la *Soo Dredging and Construction Co., Ltd.*, du Sault-Sainte-Marie, Ontario. Les travaux concernés par cette autorisation consistent à enlever 16,000 verges cubes de matériaux " A ", mesure prise sur place, au prix de $3.47 la verge cube, et 12,300 verges de déblais de la classe " B ", mesure prise sur place, au prix de 50 cents la verge, formant le montant de $61,670.

Le 1er septembre, l'ouvrage a été commencé, et continué jusqu'au 31 décembre, lorsqu'on les suspendit pour la saison. Durant cette période, on a enlevé 2,519 verges cubes de déblais de la classe " A " et 17,675 de la classe " B ", formant le montant de $17,558.43.

Le 4 mai 1914, on a émis l'autorisation permettant aux entrepreneurs de continuer les travaux, pour lesquels on a alloué la somme de $53,200. L'ouvrage a été commencé le 24 avril et suspendu pour la saison, le 3 décembre. Durant ce temps, on a enlevé 2,864 verges cubes de roc et 4,469 verges cubes de déblais de la classe "B", au coût total de $12,172.58.

La quantité totale de déblais enlevés jusqu'à présent, en vertu de ce contrat est de 5,383 verges cubes de roc et de 22,104 verges cubes de déblais de la classe "B", dont les décomptes envoyés en faveur des entrepreneurs s'élevèrent à $29,731.01.

Il reste encore une petite quantité de déblais à enlever pour compléter les travaux. On pourrait ajouter que les estimés originaux étaient faux relativement à la classification et qu'on trouva beaucoup moins de roc qu'on ne s'y attendait. Ceci peut s'expliquer par le fait qu'il était impossible d'obtenir des informations exactes d'après le forage, comme la couche supérieure consistait en une masse de cailloux et de pierres envasés.

"C".—Bassin du quai New-Ontario.

Le but de ces travaux est de construire un bassin de 520 pieds de longueur sur 75 de largeur avec une profondeur de 21·5 pieds au-dessous du niveau déterminé, afin de permettre aux barges à charbon d'accoster à la face du quai pour le charbon. La compagnie expédie ici plus de 35,000 tonnes de charbon, annuellement.

L'ouvrage, selon ce contrat, a été commencé en juillet 1912, dans le bassin du quai New-Ontario et celui du quai de la traverse, et durant cette saison on a enlevé 3,643 verges cubes de roc et 10,939 verges cubes de pierres et de vase, mesure prise sur place, formant un montant de $22,705.09, payé aux entrepreneurs.

L'ouvrage a été repris en mai 1913. Pendant la saison, on a enlevé 1,472 verges cubes de roc et 395 verges cubes de cailloux et de vase représentant le montant de $5,471.24 inclus dans les décomptes.

Durant la saison de 1914, ce bassin a été finalement balayé et nettoyé, mais aucune dépense n'a été faite.

La quantité totale de déblais enlevés, jusqu'à présent, est de 5,115 verges cubes de roc et 11, 334 verges cubes de cailloux et de vase, mesure prise sur place, formant un montant payé aux entrepreneurs, de $28,176.33.

"D".—Bassin de la Traverse.

Le but de ces travaux était de faire un bassin le long du quai de la traverse de 300 pieds de longueur sur 60 de largeur avec une profondeur moyenne de 21·5 pieds au-dessous du niveau adopté.

L'ouvrage a été commencé le 2 août 1913 et continué jusqu'au 6 septembre, et durant ce temps, 4,830 verges cubes de déblais de la classe "A" et 3,776 de la classe "B" ont été enlevés et transportés par des chalands à un mille de distance, au coût de $20,234.02.

On ne fit aucune dépense en 1914, mais les travaux doivent être nettoyés jusqu'au niveau.

RIVIÈRE SEVERN.

La rivière Severn, comté d'Ontario, sort des lacs Couchiching pour se jeter dans la baie Georgienne et Saint-Jean, passe à travers du canton de Rama et du district de Muskoka, dans une direction nord, et ensuite vers l'ouest; elle se jette dans la baie Georgienne et fait partie de la route du canal de la vallée de la Trent.

Le 11 avril un contrat a été adjugé à M. J. O. Roddick, pour construire deux barrages, moyennant la somme de $8,925, au taux d'unité. L'ouvrage a été commencé le 1er juin et complété le 8 septembre 1914. Il consista a construire deux barrages en béton armé, l'un de 49 pieds de longueur, en tout, par 14 pieds de largeur, à Little Falls, et l'autre, de 84 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, à Big-Falls, et à agrandir le chenal de Big Falls, sur une distance de 100 pieds en montant, à

partir du plancher du barrage et sur la pleine largeur entre la culée, jusqu'à une profondeur déterminée par l'élévation 715.

Le 23 novembre 1914, on a émis l'autorisation de dépenser $50 pour enlever une quantité de roc, en bas du barrage de Little Falls. L'ouvrage a été fait.

Dépenses pour l'exercice financier 1914-15, $10,057.31.

SHANTY-BAY.

Shanty-Bay, dans le comté de Simcoe, canton d'Oro, est situé sur la rive nord de la baie Kempenfeldt, qui est un bras du lac Simcoe. Il se trouve à 7 milles à l'est de Barrie, sur l'embranchement de North-Bay, du Grand-Tronc. Population, environ 100 âmes. C'est aussi un centre agricole et une place d'été.

Le 12 juin 1914, on a émis l'autorisation de dépenser $4,500 pour renouveler le quai, à cet endroit. L'ouvrage a été commencé le 7 octobre et complété vers le 25 novembre 1914. Il consista à construire un quai, ayant une substructure en caisson et une superstructure en béton, de 78 pieds de longueur par 18 pieds de largeur, relié au rivage par des abords en bois et en terre, qui avaient été construits auparavant, et dont la longueur moyenne est de 30 pieds par 18 pieds de largeur.

Les débris du vieux quai, qui avait été détruit, ont été enlevés et on a creusé l'emplacement du nouveau caisson. Les déblais enlevés de ces fondations furent jetés à l'ouest du quai; afin d'avoir un bassin convenable sur ce côté, on devra draguer davantage.

Dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, $5,363.

SILVER-CENTRE.

Silver-Centre est un district minier dans le canton de South-Lorrain, sur la rive ouest du lac Timiskaming, 22 milles au sud de Haileybury, district de Nipissing.

On a réparé le quai, du 15 au 19 septembre. On a renouvelé trente-quatre liens sur les chevalets en pilotis; quelques madriers du plancher, de 3 pouces, ont été remplacés et on a construit un nouveau barrage pour la glace. On a réparé le vieux barrage et le lambrissage sur la face du débarcadère.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $249.32.

SOUTHAMPTON.

Southampton est dans le comté de Bruce, et a une population permanente d'environ 1,800 âmes, qui est considérablement augmentée, au cours des mois d'été, par les propriétaires de châlets, dont il est fait mention dans le rapport de la rivière Saugeen. Ce havre, qui est le principal de la ville de Southampton, est généralement connu sous le nom de l'Ile Chantry.

Les principales industries de la ville sont la fabrication de meubles et la pêche. Le Grand-Tronc a un embranchement spécial qui se rend dans le havre, qui est très spacieux et qui constitue un abri pour les vaisseaux à haut tirant d'eau.

Le 5 mai 1914, on a émis l'autorisation de réparer les brise-lames, à la journée. L'ouvrage a été commencé le 1er juin et consista à reconstruire les faces intérieures des brise-lames comme suit: une section de 430 pieds et une autre section de 200 du brise-lames de l'ouest; une section de 430 du brise-lames de l'est; 40 cordes de roches placées autour de la tête du brise-lames de l'est, ainsi que des réparations générales au plancher.

L'ouvrage consista aussi à reconstruire une section de 430 pieds et une autre de 200 pieds, en arrière ou sur la face sud du brise-lames de l'est, à partir du niveau de l'eau jusqu'au sommet, y compris les nouvelles pièces transversales qui étaient entées à la partie saine des vieilles traversines, et à renouveler le plancher.

On a posé un nouveau plancher sur les 400 pieds de l'extrémité de terre du brise-lames de l'est. On a renouvelé la face nord, sur une épaisseur de trois pièces de pare-

ments, sur une longueur de 450 pieds, et sur une épaisseur de deux pièces par 200 pieds de longueur. On a réparé le plancher et d'autres parties en général sur le reste de ce brise-lames.

Dépenses totales pour l'exercice 1914-15, $8,795.46.

SOUTH-BAY.

South-Bay, comté de Prince-Edouard, est située à 12 milles de Pictou, sur le lac Ontario. C'est surtout un district ayant une population disséminée et plusieurs petits bureaux de poste.

Les produits laitiers, la culture des fruits et la mise en conserve sont les principales industries et le principal produit importé et le charbon pour usage local.

Le 12 juin 1914, on a émis l'autorisation d'employer la drague *N° 105*, du ministère, pour faire le creusage requis à plusieurs endroits dans la baie, dont la quantité estimée est de 55,900 verges cubes, mesure prise sur les chalands.

Il y a cinq endroits où le dragage a été complété jusqu'à une profondeur de 9 pieds et plus au-dessous du niveau de l'eau:

(1) *A Wanpoos.*—Du 30 juin au 4 juillet, on a enlevé 7,542 verges cubes de déblais; du 6 au 8 août, on en a enlevé 1,418 verges cubes de plus. On a enlevé en tout 8,960 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, soit 6,720 verges cubes, mesure prise sur place; facteur d'expansion, 25 p.c. Les déblais étaient de la vase et de l'argile et ont été enlevés dans une étendue triangulaire, en avant des deux quais, d'une longueur moyenne de 500 pieds et d'une largeur variant de 100 à 200 pieds.

(2) *A l'Ile Wanpoos.*—Du 6 au 7 juillet, on a enlevé 1,108 verges cubes, mesure prise sur des chalands, ou 831 verges cubes, mesure prise sur place, en avant du quai, sur une étendue de 200 x 25 pieds, avec deux bras, de chaque côté du quai, de 40 x 25 pieds.

(3) *A Port Milford.*—Du 9 au 25 juillet, on a enlevé d'en avant du quai de la *Port Milford Canning Co.* et d'un autre quai plus à l'est, 9,130 verges cubes, mesure prise sur les chalands, ou 6,848 verges cubes, mesure prise sur place de déblais, sur une étendue d'une longueur totale de 900 pieds et d'une largeur variant de 80 à 130 pieds.

(4) *Quai Farmer.*—Du 27 juillet au 3 août, on a enlevé 2,258 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, ou 1,694 verges cubes, mesure prise sur place, sur une étendue de 180 x 125 pieds, en avant du quai.

(5) *Quai Collin* (à un quart de mille du quai de la *Port Milford Canning Co.*)—Du 4 au 5 août, on a enlevé 562 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, ou 421 verges cubes, mesure prise sur place, creusant une tranchée de 220 x 25 pieds, en avant d'un quai contenant un entrepôt et un hangar à charbon.

La quantité totale enlevée des cinq endroits est 22,018 verges cubes de vase et d'argile, mesure prise sur les chalands ou 16,514 verges cubes, mesure prise sur place; ces déblais se chargeaient bien sur les chalands, au point de vue de la proportion d'expansion, la différence principale entre les deux mesures dépendant de la manière dont les chalands étaient chargés.

SOUTH-LANCASTER.

South-Lancaster, comté de Glengarry, se trouve à un mille et demi au sud de la gare Lancaster sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à 54 milles à l'ouest de Montréal, et sur la rive nord du lac Saint-François.

En février 1901, on a construit un quai qui consiste en une pile de 83 pieds de longueur par 73 pieds de largeur, placée sur des pilotis, et en une approche en pierre solide de 341 pieds et 6 pouces de longueur, qui réunit la rive à la pile, de 20 pieds de largeur au sommet, avec des talus de un dans un de chaque côté. Sur le quai il y a un hangar pour le fret et une salle d'attente.

Au cours du présent exercice, on a exécuté les réparations suivantes:

1. On a renouvelé un tiers de la tête du quai, du niveau de l'eau basse jusqu'au sommet.

2. On a réparé et peinturé le hangar.
3. On a renouvelé les abords en pilotis sur une distance de 25 pieds.

L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $797.41.

SOUTH-PORCUPINE.

South-Porcupine est une ville minière sur l'embranchement Porcupine du Timiskaming and Northern Ontario, située à l'extrémité sud du lac Porcupine.

Pendant l'été de 1912, on a construit un quai en pilotis, avec une approche de 12 pieds de largeur par 144 pieds de longueur et une tête de quai de 33 par 40 pieds. Pendant la débâcle au printemps de 1913, il fut considérablement endommagé par la glace. Plus tard, dans la même année, on a exécuté des réparations et des améliorations.

On a fait d'autres réparations et améliorations nécessaires, du 27 juillet au 20 août 1914; des caissons remplis de roches ont été placés dans la tête du quai et les abords. La structure entière a été lambrissée avec des madriers de 2 pouces.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $962.12.

STURGEON-FALLS.

Sturgeon-Falls est une ville dont la population est de 2,200 âmes, située dans le district de Nipissing, sur la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, 24 milles à l'ouest de North-Bay, sur la rivière Sturgeon à 5 milles de son embouchure, sur le lac Nipissing.

On a construit le prolongement du quai en caisson, du 6 février au 31 mars.

Le prolongement en caisson, sur le côté ouest du vieux quai donne un nouveau débarcadère de 99 pieds, tirant au moins 9 pieds d'eau et construit à une hauteur de 6 pieds au-dessus du niveau moyen de l'eau basse (élévation 640). La partie inférieure du caisson a 22 pieds de largeur, elle est construite en bois rond acheté et en partie en bois sauvé du brise-lames de North-Bay et transporté à Sturgeon-Falls. La superstructure est en bois de 6 x 8 pouces, du brise-lames, et en nouveau bois, de 10 x 10 pouces; le plancher a 3 pouces d'épaisseur et 18 pouces de largeur. Le plan incliné a 9 pieds. La face de la tête du quai est lambrissée avec des madriers de 2 pouces, de l'élévation 639 jusqu'à 646.

Le lest, acheté pour $175, a été obtenu des fondations des vieilles fonderies. On a nivelé les abords de 18 pieds de largeur, du prolongement jusqu'à la rue Bay et la partie d'en arrière du caisson a été remblayée avec des pierres et de la terre jusqu'à l'élévation 646 sur une largeur variant de 6 à 30 pieds.

Dépenses jusqu'au 31 mars, $2,843.23.

DRAGAGE.

Vu qu'il se fait une descente considérable de bois sur la rivière Sturgeon, et que durant la saison, la navigation est obstruée par les billots au point que, souvent, il est difficile pour les bateaux de se rendre à Sturgeon-Falls, on a creusé un chenal pour les billots dans le but de changer la direction du courant, en s'éloignant du quai, immédiatement en bas de la rivière, empêchant ainsi un grand nombre de billots de s'en aller à la dérive dans cette direction.

La drague *N° 112,* du ministère, a été employée à cet endroit, sur la rivière Sturgeon, du 5 octobre au 17 novembre, creusant une tranchée de 760 pieds de longueur sur une largeur d'environ 100 pieds, au sommet, coupée en pente jusqu'à 45 pieds de largeur, au fond, et à 18 pieds de profondeur, ou l'élévation 622.

On a enlevé dix-neuf mille neuf cent dix verges cubes de sable, mesure prise sur les chalands.

Environ 100 pieds linéaires de cette tranchée n'ont pas été complétés, la dernière saison, et on estime qu'il faudra environ une semaine d'ouvrage pour enlever 3,000 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands.

CHENAL DE LA RIVIÈRE STURGEON.

La drague *Nº 112*, du Ministère a été employée à l'extrémité du large du chenal de la rivière Sturgeon, du 18 septembre au 3 octobre, dans le but de créer une meilleure entrée au chenal dragué du lac Nipissing. On a dragué sur une étendue de 48,975 pieds de superficie et jusqu'à 14 pieds de profondeur. Afin d'avoir un bassin pour la bouée à gaz ancrée à l'entrée du chenal, on a dragué sur une étendue de 4,725 pieds et à une profondeur de 20 pieds.

On a enlevé douze mille quatre cent quatre-vingts verges cubes de sable et d'argile, mesure prise sur les chalands.

SUMMERTOWN.

Summertown, village du comté de Glengarry, est situé sur le lac Saint-François, fleuve Saint-Laurent, à trois milles de la station Summertown sur le chemin de fer Grand-Tronc, à 8 milles à l'est de Cornwall et à 6 milles à l'ouest de Lancaster. Les stations estivales des îles Stanley et Hamilton sont situées dans le voisinage. Ce village possède un bureau de poste, deux magasins et le service télégraphique et téléphonique. 150 habitants.

Le quai, construit en 1886-87, se compose de:

1. Un avant-massif en encaissement à parements jointifs, 120 x 20 pieds et de 15 pieds de hauteur, établi dans 9 pieds d'eau de profondeur aux basses eaux;

2. Un abord en enrochements de 90½ x 20½ pieds relié à l'avant-massif par une travée de 22 pieds;

3. Un hangar de 24 pieds 4 pouces x 30 pieds, érigé sur le côté ouest de l'abord;

4. Un parc à bestiaux près du hangar.

Pendant le présent exercice financier, on a exécuté les améliorations suivantes; on a renouvelé le plancher sur une superficie de 1,500 pieds carrés; on a construit des nouvelles défenses et un trottoir; on a posé une rampe en tube, de 200 pieds de longueur; le hangar a été réparé et peinturé, et le talus en pierres perdues des abords a été réparé.

L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $800.27.

THESSALON.

Thessalon est une ville d'environ 1,400 habitants, sur la rive nord du chnal nord du lac Huron, et est située sur la ligne du Soo du Pacifique-Canadien, à environ 50 milles à l'est du Sault-Sainte-Marie. Sa principale industrie est le commerce du bois et on en expédie de grandes quantités. Il y a un développement considérable dans l'agriculture dans le territoire environnant. Le commerce sur le quai consiste principalement de marchandises générales et de machines. C'est un port d'escale important pour les bateaux à vapeur des lignes régulières, passant par le chenal du nord.

Le 9 juillet 1914, on autorisa la construction d'une superstructure en béton sur le quai.

L'ouvrage a été commencé, le 21 juillet, et suspendu pour la saison, le 21 novembre 1914. Le quai était si détérioré qu'on jugea nécessaire de le réparer de suite afin de protéger le public et le trafic.

L'ouvrage consista à enlever la vieille superstructure en bois détériorée et à la remplacer par une superstructure en béton, de 175 pieds de longueur par 22 pieds de largeur et à construire un petit caisson en bois, de 60 pieds de longueur par 12 pieds de largeur, placé dans 8 pieds d'eau, et devant servir de protection pour les petits bateaux amarrés au quai. Dans l'exécution de ces travaux, on a employé environ 12,000 pieds de pin de 1 pouce, 5,400 pieds de pin de 2 pouces, 9,600 pieds de pruche de 2 pouces, 5,083 livres de fer et de clous et 429 barils de ciment, au coût total de $4,645.59.

THORNBURY.

Thornbury, comté de Grey, est une ville de 1,200 habitants, située à l'embouchure de la rivière Castor qui se jette dans la baie Georgienne, et est une gare du Grand-

Tronc, sur l'embranchement Meaford, à 8 milles à l'est de Meaford et à 14 milles à l'ouest de Collingwood.

On y fait un commerce considérable de bois; il y a des usines chimiques où le bois dur est changé en alcool, charbon de bois, etc. Le district environnant est très fertile et la culture des pommes est une des principales industries.

Le 4 mai 1914, on a émis l'autorisation de dépenser $500 pour réparer, à la journée, le brise-lames ouest, consistant à renouveler le plancher et les soliveaux. L'ouvrage a été commencé, le 9 mai, et complété, le 10 juin. Coût total de ces travaux, $476.37.

Le 5 mai 1914, on a émis l'autorisation de dépenser $17,000 pour des améliorations au havre, et un contrat a été adjugé à MM. Horton et Stoddart, pour la somme d'environ $15,844.55, aux prix par unité.

L'ouvrage a été commencé, le 19 mars, et complété, le 3 décembre 1914; il consiste en un mur de revêtement, en avant du vieux quai en bois, qui était devenu hors de service, tant il était détérioré. La structure a 411 pieds de longueur et est construite avec une palée en pilotis ayant des pilotis principaux en acier et des pilotis en bois de 10 pouces, entre la substructure et la superstructure en béton, le tout assujetti ou ancré au rivage.

Dépenses de ce contrat, $16,639.06.

TOBERMORY.

Tobermory, comté de Bruce, est situé sur le côté nord-ouest de la péninsule Saugeen, et c'est un abri sûr contre tous les vents. Il est formé par les bras est et sud-ouest du lac; ce dernier s'étend sur une distance de 900 verges, avec une largeur moyenne de 100 verges. La berge basse est formée de calcaire et descend presque à pic à 7 ou 8 brasses d'eau; le fond est couvert de vase et on trouve la même profondeur dans tout ce bras, sauf près de son extrémité où l'on trouve un fond vaseux sur une distance de 120 verges à une profondeur de 18 pieds.

Le port est trop étroit pour permettre le mouillage avec un seul câble et on est obligé d'atterrir, et afin de protéger les bâtiments, le gouvernement a construit des estacades d'amarrage en ce lieu.

Il y a vingt familles qui sont établis ici, et elles s'occupent surtout de la pêche.

On a donné l'autorisation, le 12 septembre 1914, de dépenser la somme de $75 pour des réparations faites à la journée aux estacades d'amarrage, et le 5 novembre on a autorisé de dépenser $100 de plus.

Les estacades ont été endommagées par le frottement des vaisseaux.

L'ouvrage a été commencé le 2, et complété le 8 octobre.

Dépenses totales pour l'exercice 1914-15, $121.15.

TORONTO.

Toronto, dans le comté de York, ville d'environ 445,000 habitants, est située sur la rive nord du lac Ontario. Le havre consiste en un bassin circulaire appelé baie de Toronto, de 1½ mille de diamètre, séparé du lac par une île, anciennement une péninsule, de 6 milles de longueur. La baie forme un havre de refuge naturel, capable d'abriter un grand nombre de vaisseaux. On pénètre dans le havre par trois chenaux d'accès, à savoir: le chenal de l'est, le chenal de l'ouest et le nouveau chenal de l'ouest.

Il y a plusieurs industries importantes, y compris plus de 900 manufactures, comprenant des fonderies, des filatures de laine, des tanneries, des manufactures de vêtements, d'instruments aratoires, des distilleries, brasseries, etc. Des excellentes facilités d'expédition sont offertes par le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc, et un port d'escale pour tous les vaisseaux des lignes régulières faisant le service sur les lacs.

Le gouvernement du Canada a entrepris la construction de certaines améliorations du havre, consistant en un mur de protection contre les vagues, un brise-lames, un che-

nal pour les vaisseaux et en des murs de soutènement. Selon un arrêté du conseil, du 15 septembre 1913, la soumission de la *Canadian Stewart Co., Ltd.*, de Toronto, a été acceptée, aux prix par unité mentionnés dans la dite soumission, formant une dépense d'environ $5,371,372.17. De ce montant, on donna l'ordre de dépenser $900,000 pendant l'exercice 1914-15.

Le contrat est divisé en quatre sections, comme suit:—

Section "A".—Un mur de protection contre la mer, d'environ 17,295 pieds de longueur, consistant en une structure de chevalets en pilotis, surmontée d'une superstructure en béton armé. Cette partie s'étend le long du lac, à partir du chenal de l'est jusqu'à l'avenue Woodbine, et sera construite sur une distance d'environ 700 pieds de la ligne actuelle du rivage.

Section "B".—Un brise-lames, d'environ 18,000 pieds de longueur, construit en encaissement avec une superstructure en béton, faite en deux sections de 800 et 1,500 pieds de longueur, avec une ouverture, de 40 pieds de largeur, entre les murs de retour, à l'extrémité de chaque section. Cette partie s'étend du nouveau chenal de l'ouest jusqu'à l'embouchure de la rivière Humber, le long du lac et sera construite à environ 900 pieds de la ligne actuelle du rivage, et comme le mur de protection contre la mer, elle protégera le rivage.

Section "C".—Un chenal pour les vaisseaux et un bassin de virage, d'environ 16,705 pieds de longueur, construits en murs de soutènement en pilotis, avec une superstructure en béton. Cette section forme le noyau d'un district industriel par la Commission du havre de Toronto, et se trouve à l'extrémité est de la baie de Toronto, appelée communément la baie Ashbridge, mais qu'on appelle maintenant le District Industriel du havre de Toronto. Cette section, une fois complétée, aura environ 3½ milles de quais, près des entrepôts et des manufactures projetés, qui pourront accommoder les plus grands vaisseaux qui font le service des Grands Lacs.

Section "D".—Des murs de soutènement, d'environ 6,894 pieds de longueur, consistant en un ouvrage en pilotis avec une superstructure en béton ainsi qu'un ouvrage en caisson. Cette section s'étend le long de la limite de l'ouest du site du district industriel projeté, le long des deux côtés du barrage de direction *Don*, et est disposé de telle manière qu'on pourra construire tous les quais nécessaires. Tous les déblais enlevés par les dragues à succion seront placés en arrière de ces sections, qui, une fois complétées, formeront l'étendue connue désormais comme le District Industriel du havre de Toronto.

Section "A", mur de protection contre la mer.—La construction de ce mur projeté, en pilotis et en béton armé, n'a pas encore été commencée.

Section "B", brise-lames.—On a commencé la construction en caisson, le 28 mai 1914, le premier caisson ayant été immergé à l'extrémité ouest ou à l'extrémité vers Humber, le 31 juillet. De ce jour jusqu'au 31 mars 1915, on a immergé 27 caissons de 100 pieds et 5 caissons de retour, de 30 pieds. De ceux-ci, dix ont 14 pieds de largeur, dix-sept ont 16 pieds, et les caissons de retour sont conformes à ceux-ci. Tous les caissons ont été immergés sur un fond sablonneux et presque remplis de roches. Le long des deux faces de ces caissons, on a enfoncé 947 pilotis, de 28 et 30 pieds de longueur, à 5 pieds de distance d'axe en axe. Le 23 juin 1914, avant d'immerger ces caissons, on a commencé le dragage des bassins à l'extrémité vers Humber, en avançant dans une direction est, enlevant 56,149 verges cubes de sable, d'argile, etc., mesure prise sur les chalands.

On a aussi commencé l'ouvrage à l'extrémité est de ce brise-lames, 10 caissons réguliers, de 14 pieds de largeur et 2 caissons de retour de 30 pieds ayant été immergés sur des fondations de roc et en partie remplis de pierres. On a émis l'autorisation de substituer des caissons, de 16 pieds de largeur sur le rocher à l'extrémité est du brise-lames ouest, à la place des caissons de 14 pieds de largeur. A cause de ce changement, les entrepreneurs ont été demandés d'exécuter certain ouvrage additionnel, au coût total de $2,688.16.

Ouvrage exécuté.

Pruche dans les caissons non-immergés. .	Pieds m.p.	168,370	·040	6,734.80
Pruche dans les caisons immergés. . . .	"	1,851,317	·047	87,011.90
Remplissage en pierres.	Verges cubes.	22,292	1·85	41,240.20
Dragage de l'emplacement des caissons.	"	56,149	·375	21,055.88
Pilotis ronds enfoncés près des caissons mais non coupés.	Pieds linéaires.	25,472	·34	8,660.48
Pilotis coupés	"	2,741	·16	438.56
				$165,141.82

Section "C", chenal des bateaux et bassin de virage.—On a commencé la construction, le 10 juin 1914, et on a exécuté l'ouvrage suivant: on a enfoncé des chevalets en pilotis ronds et des pilotis d'ancrage, sur un mur d'une longueur de 5,380 pieds, dont 4,214 pieds linéaires ont été coupés et finis avec un couronnement en pruche de 6 x 12 pouces par 21 pieds. On a posé des soliveaux, de 10 x 12 pouces par 20 pieds de longueur sur un mur, de 4,169 pieds linéaires; 2,937 pieds linéaires ont été couverts avec une palée en pilotis consistant en des pièces de sapin de la Colombie-Britannique, de 12 x 12 pouces par 40 pieds de longueur.

On a posé une moise en sapin de la Colombie-Britannique, de 12 x 12 pouces par 22 pieds de longueur, sur 735 pieds linéaires du mur, avec la charpente en acier nécessaire, le tout ancré par en arrière au moyen de barres de 2 pouces de diamètre, s'étendant jusqu'aux pilotis, en arrière du mur. On n'a pas encore construit ou placé de massifs en béton.

La drague hydraulique *Shuniah,* employée sous la direction de la *Canadian Stewart Co.,* a commencé à creuser pour les fondations du bassin du nord, du passage de côté et des murs du chenal des bateaux, le 25 mai 1914; jusqu'à date, on a dragué 426,978 verges cubes de sable, etc., qu'on a déposé pour remblayer les parties indiquées.

Ci-suit le résumé des travaux exécutés pendant l'exercice financier 1914-15, et des dépenses d'après la liste des prix suivants:—

TRAVAUX EXÉCUTÉS.

Pilotis enfoncés et recepés.	Pieds lin.	401,277	.40	160,510.80
Pilotis recepés	"	26,208	.16	4,193.28
Palée en pilotis enfoncée et recepée. . .	Pieds m.p.	478,454	.0575	27,511.10
Palée en pilotis enfoncée et non-recepée. .	"	717,681	.0533	38,252.40
Partie recepée de la palée.	"	71,657	.040	2,866.28
Palée fabriquée mais non-enfoncée.	"	43,972	·002	87.94
Pilotis ronds aiguisés et recepée au sommet mais non-enfoncés.	Pieds lin. .	4,560	·012	54.72
Pruche	Pieds m.p.	151,980	·090	13,678.20
Sapin de Colombie-Britannique.	"	10,560	·095	1,003.20
Fiches, boulons, écrous, rondelles et barres.	Livres	125,709	·047	5,908.32
Acier de structure.	"	32,987	·037	1,220.52
Dragage nécessaire pour const. les murs.	Verges cubes.	426,978	·185	78,990.93
				$334,277.69

Section "D", murs de soutènement et bassin nord.—On a commencé, le 27 avril 1914, la construction du bassin nord. On a enfoncé des chevalets en pilotis et des pilotis d'ancrage, qu'on a recepé ensuite, sur un mur de 6,540 pieds linéaires. On a posé un couronnement de 6 x 12 pouces par 8 pieds et 6 pouces sur 3,729 pieds linéaires, et des solivaux, de 6 et 10 x 12 pouces par 20 pieds, sur une longueur de 3,704 pieds linéaires du mur. On a enfoncé une palée en pilotis, en pin de la Clombie-Britannique, sur une

longueur de 2,984 pieds linéaires. Vu qu'on a atteint le roc à une élévation plus haute qu'on ne s'attendait ou qu'il n'était déterminé par les sondages, selon les plans du contrat, on a cru plus sage de remplacer les pièces de lambrissage en pin, de 40 pieds de longueur, par des pièces de 12 x 12 pouces, et 34 pieds de longueur, sur une longueur de 300 pieds; le lambrissage est enfoncé jusqu'au roc. On a posé une moise en pin de la Colombie-Britannique, de 12 x 12 pouces et de 22 pieds de longueur sur 1,179 pieds linéaires du mur, ainsi que l'acier de structure et les pièces d'ancrage consistant en des barres de 2 pouces de diamètre, s'étendant jusqu'aux pilotis d'ancrage, à 50 pieds en arrière du quai.

On a construit une superstructure en bois, sur une longueur de 1,179 pieds linéaires. Cette superstructure consiste en des pièces de parement, de 10 x 10 pouces, et de 20 pieds de longueur, en des traversines et des longrines, de 8 x 10 pouces et de diverses longueurs, avec les boulons, écrous et rondelles nécessaires, le tout tel que requis, selon le devis.

Ci-suit le résumé de l'ouvrage exécuté et des dépenses d'après la liste de prix par unité, pour l'exercice financier 1914-15:—

Ouvrage exécuté.

Pilotis ronds enfoncés et recepés, pieds linéaires.	152,399	·40	60,959 60
Pilotis ronds enfoncés et non recepés, pieds linéaires..	......	·34	
Partie recepée des pilotis ronds, pieds, m.p.. ..	15,595	·16	2,415 20
Partie recepée des pilotis ronds, pieds, m.p.. ..	15,095	·16	2,415 20
Palée en pilotis enfoncée et non recepée, pieds, m.p..	64,423	·0533	3,433 75
Partie recepée de la palée en pilotis, pieds, m.p.	85,168	·040	3,406 72
Palée en pilotis fabriquée et non enfoncée, pieds linéaires..	43,972	·002	87 95
Pilotis ronds aiguisés et recepés et non enfoncés, pieds linéaires..	4,560	·012	54 72
Pruche en place, pieds, m.p..	289,880	·07	20,291 60
Sapin de la Colombie-Britannique, en place, pieds, m.p..	15,504	·095	1,472 88
Fiches, boulons, écrous, rondelles et barres, livres..	196,296	·047	9,225 91
Acier de structure, livres..	67,761	·037	2,507 15
Dragage nécessaire pour la construction des murs, verges cubes..	50,097	·185	9,267 95
			$183,505 44

On a commencé l'ouvrage en déchargeant des pilotis et du bois sur les chantiers des travaux, à la baie Ashbridge, vers le commencement d'avril. L'ouvrage même a été commencé le 27 avril 1914 et continué sans relâche jusqu'au 11 décembre 1914, lorsque la glace empêcha la continuation des travaux. Les pilotis, le bois et les autres matériaux requis pour les travaux ont été livrés sur les lieux vers le 31 mars 1915. Le relevé et l'inspection en rapport avec ces travaux ont été faits par le personnel des ingénieurs du ministère des Travaux publics, installés dans un bureau érigé sur les lieux par les entrepreneurs, et plus tard, on a loué des bureaux au n° 703, de la bâtisse *Confederation Life,* dont on se sert pour la comptabilité.

Une série de forages et de sondages ont été faits dans le district de la baie Ashbridge, au cours des mois d'hiver. Des essais de forage ont été faits jusqu'au roc au moyen d'un appareil manié par six hommes.



Cale de halage. (Marine Railway), Selkirk, Man.

Ci-suit le résumé des dépenses totales en rapport avec les améliorations du havre de Toronto, durant l'exercice financier 1914-15:—

Estimation des travaux exécutés jusqu'à date..	$682,924 95
Ouvrage additionnel..	2,688 16
Matériaux livrés; 50% jusqu'à date..	132,508 82
Total..	$818,121 93
Moins 10% des travaux..	68,292 49
	$749,829 44
Moins les décomptes, 1913-14..	8,971 30
	$740,858 14
Inspection et surveillance..	12,930 16
Outillage et dépenses générales..	4,780 97
Total jusqu'à date..	$758,569 27

Réparations.

Plusieurs améliorations et certains changements ont été exécutés d'une année à l'autre, dont quelques-uns comprennent les trois entrées appelées l'entrée Est, l'entrée Ouest et la nouvelle entrée Ouest, qui sont protégées par des quais. Des travaux de protection considérables ont été construits le long d'une partie du rivage exposé de l'île, qui consiste en sable sur une longueur de 6 milles.

Le 6 mai 1914, on a émis l'autorisation de renouveler 300 pieds de la superstructure du quai est du chenal est.

Le 9 otobre 1913, le contrat pour ces travaux a été adjugé à la *R. Weddell Company*, pour la somme de $13,398.

Les travaux furent commencés le 1er juin et furent terminés le 10 septembre 1914; on a enlevé la vieille superstructure en bois; les vieux pilotis de façade et on les a remplacés par du béton rempli de pierres, sur une longueur de 300 pieds et une largeur de 20 pieds.

Le 5 mai dernier, l'autorisation fut donnée de renouveler 300 pieds du quai de l'est près de l'ouvrage fait par la compagnie R. Weddell, et, subséquemment, on a trouvé expédient de prolonger l'ouvrage sur une longueur additionnelle de 60 pieds, en remplacement d'une partie faible de l'ouvrage en caissons.

Cet ouvrage est de même nature que ce qui avait été fait par la compagnie R. Weddell, c'est une enveloppe extérieure, composée de murs en béton, remplie de pierres.

L'autorisation fut aussi donnée de protéger le rivage de l'île; les travaux furent commencés le 1er août et terminés pour la saison le 30 novembre; on a placé de grosses pierres dans le brise-lames de l'île et on a construit deux éperons en pierre sur une substructure en pilotis construite antérieurement; ces éperons ont environ 100 pieds de longueur par 12 pieds de largeur.

En plus de ces travaux, la *Canadian Stewart Co.* a un contrat pour l'amélioration générale du havre.

Les dépenses totales pour l'exercice financier 1914-15, ont été les suivantes:

Quai de l'est, chenal de l'est..	$37,264 42
Brise-lames de l'île..	7,686 53

TRENT-BRIDGE.

Trent-Bridge, dans le comté de Northumberland, situé sur le canal de la vallée de Trent, à environ 2 milles de Havelock, qui est une station du Pacifique-Canadien. Population, environ 1,000.

Durant l'automne de 1913, on avait pris des mesures pour la construction d'un quai, mais les travaux furent remis à plus tard parce que le ministère des Chemins de fer et Canaux s'objectait à la construction du quai à cet endroit.

Finalement, l'autorisation fut donnée de terminer la construction du quai par du travail à la journée.

Un caisson de 100 pieds par 20 pieds fut construit et était prêt à être immergé et des blocs en béton avaient été fabriqués, mais comme on décida de changer l'emplacement du quai, il fallut draguer un lit pour le caisson. On ne put faire d'arrangement pour un prix raisonnable avec les propriétaires de la seule drague de l'endroit et l'ouvrage fut encore remis à plus tard.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $1,669.08.

TRENTON.

Trenton, comté de Hastings, est situé sur la rive nord de la baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Trent, à 12 milles à l'ouest de Belleville. Population, 4,300 habitants. C'est un centre commercial et manufacturier important, à la tête du canal de Trent. C'est aussi une station sur la ligne principale du chemin de fer du Grand-Tronc, du Ontario-Central et de la ligne secondaire à Toronto du chemin de fer du Pacifique-Canadien. C'est un port de relâche pour toutes les lignes régulières de navigation.

En 1913-14, on a adjugé un contrat à la compagnie R. Weddell, pour le dragage d'un chenal de 150 pieds de largeur, à partir de Trenton et dans la direction du nord-ouest, à travers la baie de Quinté, en passant au nord de l'île Baker; ce chenal devait avoir une profondeur de 14 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

On avait estimé la quantité de dragage à faire à 13,350 verges cubes, de déblais classe A, et 255,600 verges cubes de déblais de la classe B, le tout mesuré sur place; les prix spécifiés étaient $3.95 par verge cube, classe A, et 22 cents par verge cube, classe B.

On avait voté un montant de $72,774.50 pour les explosifs et le dragage, et $2,225.50 pour l'inspection pendant l'année 1914-15, une partie de l'ouvrage ayant été faite antérieurement.

Le 20 avril 1914, la permission fut donnée de reprendre les travaux.

Les travaux furent repris le 5 mai et terminés le 17 septembre.

Au cours de l'année 1914-15, on a dragué 13,350 verges cubes de roc, classe A, et 249,274 verges cubes de déblais de la classe B.

Les dépenses totales pour l'exercice financier ont été de $72,340.43.

VAIL'S-POINT.

Vail's-Point, comté de Grey, n'est pas un village mais un simple point d'expédition des fruits récoltés par les habitants des parties nord des cantons de Sydenham et Saint-Vincent. Ce point est situé à l'extrémité nord de la ligne de séparation de ces deux cantons, sur la baie Georgienne, à 16 milles d'Owen-Sound et de Meaford.

La contrée avoisinante est prospère; on en exporte des fruits, du bétail et de produits agricoles.

Le 1er décembre 1913, un contrat fut adjugé à MM. W. A. Grier et J. A. Creighton pour la construction d'un quai au prix de $6,983.

Les travaux furent commencés le 23 février et terminés le 3 décembre 1914.

On a construit un quai en bois rempli de pierres, d'une longueur de 170 pieds avec un "L" de 40 pieds et un abord en pierre de 150 pieds de longueur. Le tout a 20 pieds de largeur. On a formé un talus sur le côté extérieur de l'"L" et autour des angles.

Les dépenses pour 1914-15, ont été de $7,732.

VICTORIA-HARBOUR.

Victoria-Harbour, canton de Fay, comté de Simcoe, est situé sur Hog-Bay, une anse à l'extrémité est de la baie Georgienne. C'est un port bien abrité et d'accès facile. Il y a une population de 1,800 habitants. En ce lieu se trouve le siège d'affaires de la *Victoria Harbour Lumber Co.*, qui possède trois grandes scieries. L'embranchement Midland du chemin de fer Grand-Tronc traverse cette ville.

Sur le côté opposé de la baie, à un mille de distance, est situé Port-McNicoll.

Le 21 octobre 1913, un contrat fut adjugé à la compagnie McFarlane-Pratt-Hanley pour la construction d'un quai et d'un entrepôt; ce quai a 150 pieds de longueur et 24 pieds de largeur; la substructure est en caissons et la superstructure en béton; l'entrepôt a 45 pieds de longueur par 24 pieds de largeur, et une hauteur de 10 pieds.

Les travaux furent commencés le 1er avril et terminés le 10 août 1914.

Ce quai servira pour le public. Pendant la saison de navigation, un traversier fait le service entre Port-McNicoll et Victoria-Harbour et transporte des passagers et des marchandises. Avant que ce quai fût construit, les bateaux accostaient au quai de la *Victoria Lumber Co.*

Les dépenses pour 1914-15, ont été de $6,327.48.

WELLINGTON.

Wellington, comté de Prince-Edouard, canton de Hallowell, est situé près du lac Ouest, lac Ontario, sur l'embranchement Central-Ontario du chemin de fer Nord-Canadien, à 9 milles à l'ouest de Picton et à 17 milles au sud de Trenton. La population est de 700 habitants; l'été, il y a de nombreux visiteurs. Le district environnant est très prospère au point de vue agricole.

Le 15 avril 1914, un contrat fut accordé à MM. McFarlane, Pratt et Hanley, à raison de $84,421, pour la construction d'un quai en encaissement de bois, de 310 pieds de longueur par 18 pieds de largeur; d'un quai, à l'est du havre, en pilotis à joints clos, de 400 pieds de longueur, d'une palée de pilotis de 200 pieds, à l'intérieur du havre, du côté ouest; d'un quai d'entrée de 1,000 pieds de longueur par 20 pieds de largeur et du dragage à 12 pieds de profondeur.

Les travaux furent commencés le 14 mai et se continuent.

On a terminé le quai de l'est, en pilotis à joints clos, d'une longueur de 400 pieds, et l'enfoncement de 200 pieds de palissade en pilotis sur le côté ouest. On a fini la construction de 640 pieds du quai, dont la longueur totale sera de 1,000 pieds, à l'exception des moises du fond, du plancher et du remplissage dont on n'a fait qu'un quart. On a aussi fait environ 66,080 verges cubes de dragage.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $49,521.73.

WHALEN (BATTURES).

Les battures Whalen sont situées à 280 pieds à l'est de la rive ouest de l'île Maxwell et sont adjacentes au côté est du chenal des bateaux entre Penetanguishene et Parry-Sound. Ce sont des battures de roc solide qui ont toujours été une menace pour la navigation, et qu'on a toujours indiquées aux navigateurs par une bouée rouge.

A un endroit de ces battures il n'y avait que 0·5 pied d'eau. Ces battures nuisaient aussi beaucoup au flottage du bois, qu'on remorque à Midland, Penetanguishene et Victoria-Harbour; pendant la période de l'eau basse il arrivait souvent que des radeaux venaient frapper ces battures et se désagrégaient.

On a enlevé cette batture de granit solide, sur une longueur de 30 pieds du nord au sud et sur une longueur de 15 pieds de l'est à l'ouest; en tout 23 verges cubes.

Cet ouvrage a été fait à l'entreprise pour le montant de $200.

Les travaux furent commencés le 28 juillet et terminés le 15 août 1914.

WHEATLY.

Wheatly est un village situé sur la rive nord du lac Erié, sur le chemin de fer du Père Marquette, à 30 milles au sud-ouest de Chatham et à 44 milles, par chemin de fer, de Windsor. Population, environ 600. C'est le centre d'un riche district agricole et il se fait beaucoup de pêche dans les environs du port. On espère qu'au cours de la prochaine saison, ce port deviendra l'un des points de relâche pour les bateaux qui font le service entre Kingsville, Leamington et l'île Pelée.

L'autorisation fut donnée de réparer le quai par du travail à la journée. Le 19 octobre, un montant additionnel, de $200 fut accordé pour réparer des dommages qui venaient d'être faits par un orage et les travaux ont été faits du 2 juillet au 18 novembre; ils se répartissent comme suit.

1° On a enfoncé en place 343 pieds linéaires de pilotis de lambris, ayant 6 pouces d'épaisseur et de 24 à 26 pieds de longueur. Ce lambris fut assujetti à l'encaissement au moyen de longs boulons à vis enfoncés à travers les pièces de parement, le lambris et deux rangs de moises longitudinales sur la face extérieure du lambris.

2°On a construit quatre nouveaux rangs de pièces de parement sur toute la longueur de la face est du quai, qui a 200 pieds de longueur, et trois nouveaux rangs sur la face ouest.

3° On a placé une série complète de traversines sur cette partie du quai.

4° On a posé deux nouveaux rangs de pièces de parement sur les faces sud et nord du caisson extérieur de 100 pieds; on a renouvelé trois poteaux d'amarrage et enfoncé 6 pilotis au-dessus du niveau de l'eau basse.

Il a fallu enlever et remplacer le plancher et toutes les solives, replacer tout le remplissage au-dessus du niveau de l'eau basse, et remplacer une partie considérable du plancher.

L'enfoncement du lambris, y compris la pose de deux rangs de moises longitudinales et l'assujettissement des moises et du lambris aux pièces de parement du caisson, fut fait par M. F. E. Tiffit, de Blenheim, Ont., au prix de $3.75 par pied linéaire, les matériaux étant fournis par le gouvernement.

On a employé, pour l'exécution de ces travaux, 52,000 pieds m. p. de bois, 4,200 livres de fer et environ 7,900 pieds linéaires de pilotis de palissade.

Les dépenses pour 1914-15 ont été de $4,700.

WHITBY.

Whitby est située dans le comté d'Ontario, à 29 milles à l'est de Toronto, sur les chemins de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc. A part la ligne principale du Grand-Tronc, l'embranchement de Whitby et de Port Perry dessert le havre qui est à 3 milles de la ville et à 1½ mille de la station du Grand-Tronc. La ville est entourée d'un bon district agricole. La population est de 3,400 habitants.

Le 6 mai 1914 l'autorisation fut donnée de terminer les travaux d'amélioration du havre, pour lesquels on avait adjugé un contrat, le 13 janvier 1913, à M. M. Whitney et Code pour le montant de $20,000.

Les travaux furent repris le 18 juin et terminés le 16 octobre. On a reconstruit en béton la superstructure du quai de l'est, sur une longueur de 1,259 pieds et une largeur de 10 pieds au sommet. On a rempli l'espace en arrière avec de la pierre et du gravier.

Les dépenses totales pour 1914-15, ont été de $13,560.36.

WIARTON.

Wiarton, comté de Bruce, est une ville prospère à la tête de la baie Colfroy, 32 milles à l'ouest d'Owen-Sound, par eau. C'est le terminus de l'embranchement *Georgian Bay and Lake Erie* du Grand-Tronc. Il y a quelques scieries et plusieurs autres industries importantes. Population: 2,500. C'est le point le plus au nord de la presqu'île de Bruce qui est desservi par le chemin de fer.

Le 20 mai 1914, la permission fut donnée de réparer le brise-lames par du travail à la journée. On a rempli la superstructure avec du sable et du gravier, entre les murs de côté en béton, aux endroits où le remplissage avait été emporté par l'orage du 9 novembre 1913; les travaux furent faits du 3 au 13 juin 1914.

Les dépenses totales ont été de $102.

WINDSOR.

La ville de Windsor est située sur la rivière Détroit, dans le comté d'Essex, et c'est le terminus canadien des chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien du Michigan Central et du Père-Marquette. C'est une ville prospère qui compte 25,000 habitants environ. C'est un port douanier important, et les droits perçus avec ceux de Walkerville, se sont élevés à environ $1,810,866 pendant l'exercice 1914-15. Pendant l'exercice 1913-14, 830 vaisseaux sont entrés dans ce port, représentant un tonnage total de 566,172 tonnes.

Le 7 mai, l'autorisation fut donnée de procéder à la construction d'un quai de 484 pieds de longueur, pour lequel on avait adjugé, le 25 janvier 1913, un contrat à M. A. E. Ponsford, de St-Thomas, d'un prolongement de ce quai, de 169 pieds et 6 pouces, autorisé par un arrêté du Conseil en date du 24 juin 1913, et d'un entrepôt en béton-armé de 160 pieds de longueur, qui avait été autorisé le 20 avril 1914, au coût de $7,931, ainsi que de plusieurs travaux additionnels autorisés en différentes occasions. Ces travaux furent commencés le 1er avril et terminés le 27 octobre 1914.

Au cours de cette saison on a fait les travaux suivants:

1° On a terminé la construction du quai, y compris la construction de la superstructure en béton-armé, de 226 pieds de longueur, et la pose d'un lambris de 95 pieds de longueur, sur la substructure en pilotis du quai.

2° On a enfoncé, assemblé et boulonné, 15 groupes de pilotis, etc.

3° On a raccordé ce quai avec le quai Codwell, au moyen de moises et de lambris.

4° On a construit un entrepôt en béton-armé sur les fondations en pilotis qui avaient été préparées pendant la saison précédente.

Les dépenses pour le dernier exercice financier, y compris les frais d'inspection, ont été de $25,438.76.

WINNIPEG *(rivière)*.

La rivière Winnipeg sort du lac des Bois, à Kenora, Ont., et se dirige dans la direction du nord-ouest, où elle se jette dans le lac Winnipeg, Man.

Le 12 juin 1914, on a autorisé certains travaux pour améliorer la navigation, à partir de Kenora, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, jusqu'à Minaki, sur le Grand-Tronc-Pacifique, et au-delà. Ces travaux devaient être faits à la journée et ne devaient pas entraîner une dépense de plus de $5,000.

Les travaux furent faits à deux endroits, comme suit:

1° Aux rapides Lower Mills, à trois milles au nord de Kenora, dans le chenal des bateaux, entre Kenora et Minaki.

2° Aux rapides de la Truite, dans le chenal de l'ouest, à neuf milles au nord de Kenora.

L'outillage nécessaire fut assemblé aux rapides Lower-Mills, et l'enlèvement de cailloux et de roc solide, fut commencé le 7 novembre 1914. Tout ce travail fut fait sous l'eau. Les travaux furent terminés le 9 février 1915, après qu'on eût enlevé 600 verges cubes de roc. Le chenal a été redressé, élargi et approfondi jusqu'à huit pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Un campement fut établi et un outillage réuni aux rapides à la Truite le 14 décembre 1914. Environ 200 verges cubes de déblais ont été enlevées et transportées à la main sur le rivage. Les travaux furent terminés le 16 janvier 1915; ils ont été faits afin d'empêcher le refoulement de l'eau pendant les eaux hautes.

En tout, on a enlevé 800 verges cubes de roc et les dépenses totales pour 1914-15 ont été de $4,498.10.

PROVINCE DU MANITOBA.

RIVIÈRE ASSINIBOINE.

Pendant la crue des eaux, la rivière Assiniboine déborde toujours de son lit et une grande étendue de terrain est inondée.

On a commencé, en 1913-14, la construction de digues en terre pour prévenir ces inondations et on a continué ce travail pendant l'année 1914-15.

Au cours de l'année on a construit ce remblai en terre, sur une longueur de 12 milles. On a placé dans cet ouvrage 66,759 verges cubes de terre, au coût de $14,309.74, ou 21·4 cents par verge cube.

BLACK RIVER (RIVIÈRE NOIRE).

Dragage.

Il a fallu améliorer l'entrée de la rivière Noire, comté de Selkirk, pour permettre le passage des bateaux chargés de bois, et pour créer un havre de refuge. On a employé la drague du ministère *N° 204*, du 20 août au 5 septembre pour creuser un chenal à travers la barre de l'entrée de la rivière.

La tranchée ainsi creusée a 1,584 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 4·4 pieds de profondeur. On a enlevé une quantité totale de 10,384 verges cubes, mesure de chaland, de glaise et de cailloux. Les déblais ont été remorqués à une distance d'un mille. Le chenal a maintenant une profondeur de dix pieds.

Ces travaux ont coûté $1,200.34, ou 11·5 cents par verge cube; ce montant comprend le service des remorqueurs, l'entretien et la réparation de l'outillage.

On a placé un certain nombre de bouées à l'entrée de la rivière pour jalonner le chenal.

BROKENHEAD.

Dragage.

La drague *N° 204* a repris le travail pour creuser un chenal intérieur entre les rivières Rouge et Brokenhead. Elle a creusé une tranchée à partir de la crique Anderson, à 3,000 pieds au sud de la crique Swede, en ligne directe avec la crique Jackfish.

La drague a travaillé du 29 juin au 13 juillet, et a creusé une tranchée de 375 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 6·75 pieds de profondeur. Il y a six pieds d'eau dans la tranchée.

On a enlevé 3,757 verges cubes de glaise, mesurées sur place; ces déblais ont été jetés par-dessus bord.

Le coût de l'ouvrage, y compris le service des remorqueurs, l'entretien et l'opération de l'outillage, a été de $709.29, ou 18·8 cents par verge cube.

La drague *N° 202* a continué le creusage de cette tranchée, dans la direction de la crique Jackfish, du 7 au 24 août, sur une longueur de 1,005 pieds, une largeur de 40 pieds et une profondeur moyenne de 45 pieds; la profondeur de l'eau dans cette tranchée est de 4·5 pieds.

On a enlevé 6,646 verges cubes de glaise, mesurées sur place; les déblais ont été jetés par-dessus bord.

Le coût de l'ouvrage, y compris le service des remorqueurs, l'entretien et l'opération de l'outillage, a été de $1,058.45, ou 15 cents par verge cube.

Sommaire des dépenses:—

Dragué *N° 204*,	3,757	verges cubes..	$ 709 29
" *N° 202*,	6,646	"	1,058 45
Totaux ..	10,403	"	$1,767 74

FAIRFORD.

On a fait un arpentage à Fairford, dans le but de s'assurer de la possibilité d'abaisser le niveau du lac Manitoba. Les plans et le rapport furent faits et envoyés au ministère, à Ottawa, le 14 mai.

On a constaté que le niveau du lac pouvait être abaissé de un ou deux pieds et maintenu à ce niveau, en agrandissant la décharge du lac par la rivière Fairford.

Ces travaux coûteraient environ $50,000.

BIG-GEORGE (ÎLE).

On a fait un examen du havre de refuge de l'île Big-George et on a envoyé un rapport détaillé le 23 octobre 1914.

Il est nécessaire et urgent de créer un havre de refuge à cet endroit; on pourrait le faire en améliorant le chenal et en creusant le petit havre naturel actuel; ce petit havre a 550 pieds de longueur par 220 pieds de largeur. Le fond est composé de sable, de vase et de cailloux.

Il faudrait draguer 40,000 verges cubes de déblais à 25 cents par verge cube, ce qui entraînerait une dépense totale de $10,000. On a recommandé que ce travail soit fait pendant l'année 1915-16.

GIMLI.

Quai.

Des réparations considérables étant nécessaires pour rendre le quai utilisable et sûr, on fit les travaux suivants:

En 1913-14, on a fermé la passerelle en chevalets, de 150 pieds de longueur, au moyen d'une palissade en pilotis de 16 pieds de longueur et de 4 pouces par 12 pouces, construite sur le côté sud; on a rempli l'espace en arrière de cette palissade au moyen de terre draguée du bassin situé en avant du quai.

Au cours de l'année, on a terminé les réparations de cette passerelle, on a posé cinq nouvelles solives de 12 pouces par 12 pouces, des pièces de plancher de 3 par 12 et de 4 par 12, et des pilotis de palissade, embouvetés, de 16 pieds de longueur, sur le côté nord.

A partir de la passerelle jusqu'au rivage, une distance de 26 pieds, on a posé sur le sommet de la levée un plancher formé de cinq solives de 12 par 12 pouces, et de 26 pieds de longueur, couvertes avec des madriers de 3 pouces par 12 pouces et des pièces de couronnement de 6 pouces par 12 pouces.

A partir de la passerelle, on a réparé une partie du quai de 360 pieds de longueur, en allant vers le lac, au moyen de pilots ronds en épinette rouge, de 12 par 6, et de 26 pieds de longueur, enfoncés à 5 pieds d'intervalle. Ces pilots ont été garnis de chapeaux de 10 par 10, de 22 pieds et 4 pouces de longueur, traversant le quai et assujettis aux supports intermédiaires du vieux quai. Sur les chapeaux du pilotis, on a placé des solives extérieures de 10 par 10, et cinquante solives extérieures de 6 par 10, sur toute la longueur de la partie centrale. Le plancher est fait en madriers de 3 par 12, par 22 pieds et 4 pouces de longueur, posés sur le travers de l'ouvrage et liant le tout ensemble. Les pièces de couronnement mesurent 6 poucese par 10 pouces. Les chapeaux et les pilotis sont solidement assujettis aux pilots et les uns aux autres au moyen de boulons et de bandes de fer fabriquées en grande partie avec le vieux fer enlevé du quai. Le côté nord de cette aile du quai a été couverte d'un rang continu de pilots embouvetés de 6 par 12. Les bornes d'amarrage ont été assujetties solidement.

On a renouvelé la moise supérieure du quai du phare, sur le côté sud, avec des pièces de bois de 6 par 12, sur une longueur de 100 pieds.

Le coût de l'ouvrage a été de $9,278.23.

Ouvrage de protection.

La partie riveraine de la ville de Gimli, située au sud du quai du gouvernement, est sujette à l'érosion et, en 1908-09, on avait construit un ouvrage pour la protection du rivage. En 1913-14, il fallut réparer cet ouvrage et, cette année encore, on dut le réparer et construire des prolongements.

A l'extrémité nord, on a réparé cet ouvrage sur une longueur de 550 pieds, en enfonçant des pilotis ronds en épinette rouge, de 16 pieds de longueur, à 8 pieds d'axe en axe et à mi-chemin entre les vieux pilotis. On a boulonné sur les pilots ronds deux rangs de guides pour la palissade en pilotis, ces guides avaient 6 pouces par 8 pouces et 32 pieds de longueur. On a ensuite enfoncé des pilotis de palissade de 3 pouces par 12 pouces et de 12 pieds de longueur, et on les a assujettis aux guides avec des fiches de $\frac{7}{16}$ de pouce par 8 pouces de longueur. Le rang antérieur de pilotis fut solidement lié au rang d'en arrière qui était encore en bon état.

Les travaux commencés au cours de l'année précédente, à l'extrémité nord du quai ont été terminés. On y a enfoncé 68 pilotis jointifs.

A l'extrémité sud du vieil ouvrage, le rivage avait été fortement entamé par l'eau et l'ouvrage a été prolongé sur une distance de 293 pieds jusqu'à un mur de protection en béton, qui a été construit en avant de propriétés privées. Dans cette partie de l'ouvrage, on a enfoncé 79 pilotis ronds de 20 pieds de longueur, en épinette rouge, sur deux lignes parallèles et à 5 pieds d'axe en axe. Des guides pour les pilotis, de 6 pouces par 8 pouces et de 32 pieds de longueur, furent boulonnés à la ligne antérieure de pilotis; des pilotis jointifs de 3 pouces par 12 pouces et de 12 pieds de longueur furent ensuite enfoncés et assujettis aux guides au moyen de fiches de 7/16 de pouce et de 8 pouces de longueur.

Sur une distance de 1,688 pieds à partir de l'extrémité sud de l'ouvrage, on a recouvert la palissade en pilotis au moyen de feuilles de 3 pieds de hauteur en tôle galvanisée du n° 24. Ces feuilles ont été placées au niveau du sol et ont empêché l'eau de passer à travers la palissade, elles ont été assujetties par des clous de 1½ pouce.

On a construit 21 éperons en pierre, contenant 125 cordes de pierre, le long de la face de l'ouvrage de protection. Ces éperons ont été construits à partir de l'angle de la 1ère Avenue et de la 1ère Avenue Sud jusqu'au mur en béton.

Le montant dépensé a été de $5,165.45.

Dragage.

La drague du ministère *N° 202* a été employée du 3 au 29 août, à Gimli, comté de Selkirk, pour améliorer la havre de refuge et les bassins du côté sud du quai.

On a creusé trois tranchées ayant une longueur totale de 1,365 pieds, une largeur de 40 pieds et profondeur moyenne de 3·2 pieds, donnant 7½ pieds d'eau au-dessous du zéro. On a enlevé 6,431 verges cubes, mesure de chaland, de glaise et de cailloux. Les déblais ont été remorqués à ½ mille.

Le coût de l'ouvrage, y compris le service des remorqueurs, l'entretien et l'opération de l'outillage, a été de $1,189.43, ou 18·4 cents par verge cube.

GULL-HARBOUR.

Le prolongement de 100 pieds de longueur, du quai de Gull-Harbour, a été pratiquement terminé pendant l'exercice financier 1913-14, mais l'inspection et le paiement final à l'entrepreneur Wm. Dewar, n'ont été faits que cette année.

Le coût de cette entreprise a été de $8,712.65, mais on fit clore par l'entrepreneur l'ouverture qu'il y avait entre l'ancienne et la nouvelle partie du quai, ce qui a coûté $134.06, formant une dépense totale de $8,846.71.

KILLARNEY.

Le lac Killarney est raccordé avec la rivière Long par un chenal simple. Le niveau du lac est ainsi réglé par la quantité d'eau qu'il y a dans la rivière, qui devient très basse pendant les sécheresses. L'eau du lac devient alors stagnante, ce qui cause beaucoup d'ennuis à la ville de Killarney. On décida que pendant la période des hautes eaux, on ferait passer la rivière Long à travers le lac, pour le purifier, et qu'on construirait des barrages pour maintenir le niveau du lac aussi haut que possible.

On a construit, près de l'extrémité ouest du lac, un barrage de contrôle de la rivière et a creusé un chenal de 2,150 pieds. Ce chenal conduira une partie de l'eau de la rivière dans un chenal naturel, conduisant au lac. Un pont en pilotis a été construit pour le chemin public au-dessus de ce chenal. On a aussi construit un barrage de contrôle raccordé à celui de la rivière avec des digues pour diriger le trop plein de la rivière pendant la crue des eaux. Les anciennes décharges du lac ont été bloquées par des barrages en terre.

On trouve un endroit convenable pour la décharge du lac à son extrémité est. A cet endroit on construisit un barrage de contrôle et on creusa un chenal de 1,020 pieds de longueur. Ce chenal raccorde le lac avec une vallée qui conduit à la rivière Long. Tous les barrages de contrôle sont construits en forme de palissades en pilotis boulonnées à des moises.

Une chaussée traverse le lac vis-à-vis la ville de Killarney. Cette chaussée a été élargie; on l'a munie d'un pont en pilotis parce qu'elle se trouve entre l'issue d'admission et l'issue d'émission de l'eau du lac. On a aussi posé un garde-corps pour prévenir les accidents.

Les dépenses ont été de $2,997.83.

LE-PAS.

Le 21 juillet 1914, on a commencé les travaux préliminaires de la construction d'un quai public.

Ce quai est situé sur la rivière Le-Pas, près de l'endroit où elle se réunit avec la rivière Saskatchewan. Afin d'améliorer l'abord du quai, on a acheté, au coût de $75, une parcelle de terrain appartenant au ministère des Affaires des sauvages et formant partie du lot n° 3, subdivision A, réserve de Le-Pas. Cet achat a été autorisé par un Arrêté en Conseil en date du 17 avril 1914. Le 16 juillet 1914, un Arrêté en Conseil autorisait l'expropriation de deux lopins de terre, de 0·02 et de 0·11 acres respectivement, qui appartenaient à la compagnie de la Baie-d'Hudson. Le quai sera construit sur ce dernier lopin et le premier lopin, de 0.02 acre sera employé pour un prolongement de l'avenue Larose.

Les travaux préliminaires ont compris le nettoyage de l'emplacement d'une vieille barge, la construction d'un remblai d'accès, l'enfoncement des pilotis des trois chevalets de l'abord et l'achat de 395 verges cubes de pierre de lest pour le quai. Le coût de ces travaux a été de $1,092.94, auquel montant il faut ajouter $75, le coût du lot de la réserve des sauvages, formant un total de $1,167.94.

RIVIÈRE LE-PAS.

La construction d'un quai à l'embouchure de la rivière Le-Pas, district de Le-Pas, ayant été décidée, il est devenu nécessaire de draguer un chenal à partir de l'emplacement du quai jusqu'à l'eau profonde, dans la rivière Saskatchewan. Ce chenal devra avoir les dimensions suivantes: 1,200 pieds de longueur, 100 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur à l'eau basse, ce qui nécessitera la dragage de 15,000 verges cubes de déblais. Comme on n'avait pas d'outillage pour l'exécution de ce travail, on a construit une nouvelle drague, un remorqueur et deux chalands à Selkirk et on les a transportés, par parties, par chemin de fer jusqu'à Le-Pas. On les a assemblés à cet endroit et on a donné à la drague le *N° 208* et au remorqueur le nom de *Le Pas*.

Le dragage fut commencé le 10 juin et on a creusé une tranchée d'environ 950 pieds de longueur, 80 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur à l'eau basse, à partir de l'extrémité sud de l'emplacement du quai projeté en allant vers le milieu de la rivière Saskatchewan. On a dragué 3,960 verges cubes, mesure de chaland, ce qui est à peu près ¼ de l'ouvrage projeté, qui a une superficie de 120,000 pieds carrés et une profondeur moyenne de 3½ pieds.

On a enlevé de la glaise dure et des cailloux qu'on a remorqués à une distance de ½ mille. Le coût total de cet ouvrage a été de $1,580,21 ou 39·9 cents par verge cube. Le facteur d'expansion est d'environ 20 pour 100.

Les travaux furent suspendus pour la saison le juillet et l'outillage fut transporté au lac Cumberland.

On fera le reste du dragage lorsque le quai projeté aura été construit; on aura de l'ouvrage pour encore une saison.

NINETTE.

On a construit un quai à l'extrémité de la rue Queen, dans le village de Ninette, comté de Souris.

Le 1er septembre 1914, la municipalité de Strathcona a accordé au ministère l'usage de l'extrémité du chemin public pour y construire un quai.

Les matériaux pour la construction de ce quai furent livrés pendant le mois de juillet.

Au cours du mois d'octobre, on a construit une levée en terre de 273 pieds de longueur et de 13 pieds de largeur pour servir d'abord au quai. On a garni cette levée de pierres perdues à son extrémité et sur les côtés.

Pendant le mois de novembre on a commencé l'enfoncement des pilotis et tout l'ouvrage a été construit après la prise de la glace.

Le quai consiste en 43 chevalets de pilotis, espacés de 12 pieds, qui, avec les brise-glaces, forment un ouvrage en bois de 516 pieds de longueur. Chaque chevalet est formé de trois pilots et le quai a 12 pieds de largeur.

Les pièces de bois employées dans la construction du quai ont les dimensions suivantes: pièces de couronnement, 8 pouces par 10 pouces; solives, 5 pouces par 10 pouces; plancher, 3 pouces par 12 pouces; bordure, 4 pouces par 6 pouces.

Les dépenses totales ont été de $2,990.94.

OAK-POINT (POINTE-DU-CHÊNE).

Dragage.

La pointe du Chêne est près de l'embouchure de la rivière Rouge et projette dans l'étang qui est au sud de la route projetée de la rivière Brokenhead. Elle se trouve dans l'angle nord-est du township n° 15, rang 5, à l'est du méridien principal.

La drague *N° 202* a été employée à cet endroit du 26 juin au 6 août.

On a creusé une tranchée de 3,302 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 4 pieds de profondeur, ce qui a nécessité n'enlèvement de 19,738 verges cubes de glaise, mesurées sur place. Ces déblais ont été jetés par-dessus bord. La profondeur de l'eau dans la tranchée est de 6 pieds.

Le coût de cet ouvrage, y compris le service des remorqueurs, l'entretien et l'opération de l'outillage, a été de $2,393.61, ou 12·1 centins par verge cube.

SAINT-ANDRÉ.

Écluse et barrage.

L'écluse et le barrage de Saint-André ont été en opération cette année comme d'habitude.

On a fait les travaux suivants: On a pratiqué des trous à air au-dessus des valves du sud pour y faciliter le passage de l'eau. Les tiges des valves qui étaient en acier ont

été remplacées par des tiges en bronze phosphoreux, pour éviter la corrosion et les valves ont été peinturées avec une peinture de graphite spéciale. On a pratiquement tout renouvelé le revêtement en pierres perdues du canal d'accès. Le conduit des câbles de transmission du pouvoir, sous l'écluse, étant défectueux, il a été remplacé par un nouveau conduit construit de manière à donner facilement accès aux câbles.

Les dépenses d'entretien et d'opération ont été de $15,799.25.

Nivellement des berges.

On a nivelé la berge de la rivière au nord et à l'ouest de l'écluse Saint-André. Lorsque l'écluse fut construite la berge avait été nivelée et on lui avait donné une certaine pente avec de la glaise extraite du canal d'accès. Lorsqu'il pleut la glaise devient glissante et s'éboule. En 1910, des drains en pierre furent posés qui eurent pour résultat d'arrêter ces éboulis. Une partie du chemin public avait été emportée dans un de ces éboulis.

Cette année, on a formé de nouveau les pentes, un drain en pierre a été placé au sommet de la berge sur toute sa longueur et on a terminé la clôture en tuyaux de fer jusqu'au bout de la propriété du gouvernement.

Quelques petits éboulements ont encore eu lieu et on a jugé préférable de remettre le gazonnage des talus à l'année prochaine afin de donner le temps au terrain de s'affermir.

On a dépensé pour ce travail $8,319.24.

RIVIÈRE ROUGE.

Nouveau chenal d'entrée.

A la fin de l'année 1913-14, on avait terminé la construction d'ouvrages de protection sur les deux rives jusqu'à la station 28·00. Les observations faites au cours de l'été dernier ont démontré que l'action des vagues affectait beaucoup la structure en pilotis qui est enfoncée dans un fond de sable et d'alluvion, très instable et fort sujet à l'affouillement. On a décidé en conséquence de construire une deuxième palissade en pilotis et de remplir l'espace entre les deux avec de la pierre.

Douze cents cordes de pierre ont été achetées et livrées sur le site au cours de l'été de 1914.

Pendant l'été de 1914, un violent orage a causé une crue subite des eaux qui ont entamé considérablement le rivage, à l'entrée du nouveau chenal, et qui ont mis en danger les édifices du gouvernement situés sur le bord du lac. On a dû prolonger l'ouvrage de protection du côté ouest du nouveau chenal jusqu'au premier phare. Cet ouvrage, sur une longueur de 385 pieds, consiste en deux rangs de pilotis espacés de 2 pieds et de 1 pied, remplis de fascinages et adossés à un remplissage en pierre. Sur une longueur de 457 pieds, l'ouvrage est ensuite semblable à l'ouvrage de protection du chenal régulier; il se termine par un coude extérieur replié vers le rivage pour diriger les vagues vers le large et prévenir l'affouillement de la berge. Sur le côté est, à partir de la station 18 00 jusqu'à la station 28 00, une distance de 1,000 pieds, on a garni l'ouvrage de protection d'une palissade en pilotis sur le côté extérieur, et on l'a rempli en pierre sur une longueur de 900 pieds.

A partir de la station 13 00 jusqu'à la station 18 00, une distance de 500 pieds, on a construit une palissade en pilotis sur le côté du chenal, de manière à former une ligne continue de pilotis à partir du bout du rivage jusqu'au bout extérieur, une distance de 3,200 pieds, à l'exception d'une longueur de 500 pieds, entre la station 2 00 et la station 7 00. Cet ouvrage sera terminé l'année prochaine.

Sur le côté ouest, de la station 22 37, à la station 28 00, on a construit un ouvrage de protection de 563 pieds de longueur, avec palissade en pilotis et remplissage en pierres.

Un orage de l'automne dernier a emporté 252 pieds de longueur de l'ouvrage de protection entre la station 5 10 et la station 7 62. L'ouvrage emporté était de la classe A; on l'a remplacé par de l'ouvrage de la classe B, qui semble plus résistable aux tempêtes.

Sommaire des travaux:

Côté est, station 18 00 à 28 00, pilotis sur le côté extérieur....	1,000	pieds.
Côté est, station 13 00 à 18 00, pilotis sur le côté du chenal....	500	"
Côté ouest, station 22 37 à 28 00, pilotis sur le côté extérieur...	563	"
Côté ouest, station 5 10 à 7 62, ouvrage de la classe B........	252	"
Côté ouest, station 1 32 en allant vers le sud, le long du rivage, ouvrage de la classe A...........................	868	"
Longueur totale de pilotis construits ou remplacés..........	3,183	"

Remplissage en pierre.

Station 19 00 à 28 00, côté est.................	900	pieds.
" 22 37 à 28 00, côté ouest................	563	"
" 10 00 à 10 85, côté ouest................	85	"
" 1 32 dans la direction du sud en arrière de l'ouvrage de protection........	385	"
Montant total de remplissage...............	1,933	"

Les dépenses totales ont été de $22,991.82.

Dragage.

Au cours de l'hiver de 1914, l'ouvrage de protection a été prolongé jusqu'à 2,800 pieds du rivage, et des sondages faits au cours du mois de mars indiquèrent qu'il était nécessaire de faire du dragage additionnel.

La drague du ministère *N° 201* a été employée à cet ouvrage, du 15 mai au 11 juin, du 7 juillet au 15 août et du 7 au 12 septembre. On a enlevé 31,557 verges cubes d'alluvion, de sable et de glaise, mesurées sur place, au coût total de $2,273.58 ou 07·2 centins par verge cube. Sur cette quantité, 15,677 verges cubes ont été draguées le long du côté est de la tranchée entre le rivage et l'extrémité de l'ouvrage de protection et placées en arrière de l'ouvrage de protection. Le reste des déblais a été extrait du chenal, au nord de l'ouvrage de protection, sur une longueur de 1,100 pieds, une largeur de 130 pieds et une profondeur de 3 pieds. Ces déblais ont été déposés à une certaine distance de la tranchée, sur les deux côtés.

La drague *N° 202* a été employée du 18 mai au 25 juin, et a enlevé 8,412 verges cubes de glaise, mesure de chaland, au coût total de $2,016, ou 23·9 cents par verge cube. Ces déblais ont été extraits de la pointe formée par le nouveau chenal et le chenal du centre et ont été remorqués à une distance de 1¾ mille. Cette tranchée a une longueur moyenne de 1,200 pieds, une largeur de 60 pieds et une profondeur de 3 pieds.

Sommaire.

Drague *N° 201*,	31,557 verges cubes à 07·2 cents.......	$ 2,273 58
Drague *N° 202*,	8,412 verges cubes à 23·9 cents.......	2,016 00
Total	39,960 verges cubes à 10·7 cents.......	$ 4,289 58

THE-FORKS.

L'eau étant très basse, les bateaux à fort tirant d'eau eurent beaucoup de difficulté à passer à The-Forks, comté de Selkirk, à 3 milles de l'embouchure de la rivière Rouge; il devint nécessaire d'employer la drague *N° 201*, du 12 juin au 7 juillet, pour enlever 20,628 verges cubes, mesurées sur place, de glaise sablonneuse, au coût de $1,241.76, ou

six cents par verge cube. Ce montant comprend l'entretien de la drague jusqu'à la fin de l'exercice financier, ainsi que l'entretien du remorqueur *Victoria* et du bateau à gazoline qui avaient été employés pour tracer l'ouvrage et livrer les fournitures à la drague.

Les tranchées creusées ont une longueur totale de 1,165 pieds, une largeur de 140 pieds et une profondeur moyenne de 3·4 pieds. Profondeur de l'eau, 10 pieds.

Les déblais ont été pompés de chaque côté du chenal dragué.

"Marine Railway"

Afin de fournir une profondeur suffisante d'eau pour le *Marine Railway,* pour enlever les rails de la vieille cale de halage et pour draguer les matériaux nécessaires pour le remplissage des murs de protection, etc., on a employé trois des dragues du ministère, comme suit:

Bassin d'accès: La drague *N° 205* a été employée du 15 mai au 16 juin et a enlevé 14,457 verges cubes (mesure de chaland) de gumbo, de glaise et de gravier. Ce dragage a été fait jusqu'au niveau voulu pour les rails du nouveau *Marine Railway* afin d'en rendre l'accès facile.

Le coût de cet ouvrage, y compris le service des remorqueurs, l'entretien et l'opération de l'outillage, a été de 52,413.43, ou 16·6 cents par cerbe cube. On a dragué une étendue de 435 pieds par 120 pieds par 7·5 pieds de profondeur. Pour exécuter ce dragage, il a fallu allonger le bras de la cuiller de la drague. A l'eau basse, il y a maintenant une profondeur de 9 à 19 pieds.

Remplissage, etc.—Les dragues *N° 202, N° 204* et *N° 205* ont extrait du gravier du lit de la rivière Rouge, à un mille au-dessus du *Marine Railway* pour le remplissage en arrière des murs de protection et des murs de séparation. Les quantités enlevées et les dépenses ont été les suivantes:

Drague.	Date.	Verges cubes de gravier, mesure de chaland.	Dépenses.	Coût par verge cube.
202	24 au 29 août	232	$ 76 98	33·1 cents.
204	7 au 19 septembre	1,947	480 20	24·6 "
205	8 au 31 octobre	7,375	1,988 18	26·9 "
	Totaux	9,554	$2,545 36	26·6 cents.

Ces quantités ont été distribués comme suit:—

	Verges cubes.
Remplissage aux extrémités extérieures des murs de réparations	684
Remplissage en arrière des murs de protection	8,870
Total	9,554

Les 8,870 verges cubes en arrière du mur de protection, ont été déposées par la drague *N° 202,* au coût total de $2,511.62, ou 28·3 cents par verge cube.

Sommaire des déblais déposés en arrière des murs de séparation, y compris le coût du service des remorqueurs, l'entretien et l'opération de l'outillage.

Dragué de la rivière par les dragues *N° 204* et *N° 205* et placé en arrière du mur par la drague *N° 202*:—

Dragué *N° 204*—

	Verges cubes.		
Total du dragage..................	1,947		
Moins la quantité jetée dans les trous..	452		
	1,495		$ 367 77

Drague *N° 205*—

Dragage pour remblayage............	7,375	à 26·9	1,988 18
Total..................	8,870		

Drague *N° 202*—

Dragage du remblayage............	8,870	à 23·9	2,511 62
Coût total.........................			$4,867 57

Le coût du remblayage déposé en arrière du mur, y compris le service du remorqueur, l'entretien et l'ouvrage, s'élève à $4,867.57, soit 56·0 cents par verge cube.

Enlèvement des rails du vieux bassin.—Les dragues *N° 204* et *N° 205* ont été employées à enlever les rails du vieux chemin de fer pour hâler les bateaux. Pour exécuter ceci on a dû enlever une quantité d'argile.

Résumé de l'ouvrage sur le vieux bassin, y compris le service du remorqueur, l'entretien et les travaux:—

Drague.	Date.	Verges cubes mesure prise sur les chalands.	Dépenses.	Coût par verge cube.
N° 204.	Du 25 au 27 juin, du 14 au 17 juillet, les 16, 17, 18, 19, 21, 28 et 29 septembre............	1052	$545 55	51·8 cents.
N° 205.	Du 25 septembre au 2 octobre..................	3000	414 63	13·8 "
	Totaux....................................	4052	$960 18	23·6 cents.

Mise à l'épreuve du chemin de fer pour hâler les bateaux.—Ce chemin de fer a été mis à l'épreuve pour la capacité pour laquelle il a été construit, en chargeant une barge avec 500 verges cubes de gravier, formant un poids d'environ 1,500 tonnes. Ceci a été fait par la drague *N° 205,* le 2 novembre. On a trouvé que la barge n'était pas étanche et la drague a dû la pomper, les 3, 4 et 5 novembre.

La drague *N° 202* s'est tenue près de la barge et l'a déchargée, du 2 au 7 novembre. Ces déblais ont été jetés sur la rive nord du chemin de fer et ensuite employés dans le remblayage.

Résumé de la mise à l'épreuve du *Marine Railway*:—

Drague.	Date.	Verges cubes.	Dépenses.	Coût par verge cube.
N° 205.......	Du 2 au 5 novembre	500	$106 33	21·2 cents.
N° 202.......	Du 2 au 7 "	500	240 59	18·1 "
	Totaux......................................		$346 92	34·6 cents

Résumé de tout le dragage fait près du *Marine Railway* y compris les dépenses de l'entretien et des travaux:—

Lieu.	Verge cube, mesure prise sur les chalands.	Dépenses.	Coût par verge cube.
Draguer le bassin pour poser les rails, etc.	14,457	$2,413 43	16·6 cents.
Draguer les déblais pour le remblayage, etc	9,554	2,545 36	26·6 "
Placer le remblayage derrière le mur	8,870	2,511 62	28·3 "
Enlever le vieux bassin des bateaux	4,052	960 18	23·6 "
Eprouver les rails, charger et décharger la barge	1,000	346 92	34·6 "
Totaux	37,933	$8,777 51	23·1 "

Le coût de tout le dragage exécuté au *Marine Railway,* y compris les dépenses des remorqueurs, de l'entretien et des travaux, pour 28,563 verges cubes, est estimé à $8,777.51, soit 30·7 cents par verge cube.

Le coût ci-dessus comprend les 8,870 verges cubes de remblayage et 500 verges cubes de déblais enlevées deux fois, de sorte que le total de verges cubes est de 37,933 verges cubes, soit 23·1 cents par verge cube, y compris les dépenses pour le remorqueur, l'entretien et les travaux.

MIDDLE GROUND.

En bas de l'Ile Sugar, à environ un mille et demi au nord de Selkirk, endroit qu'on appelle Middle Ground, l'eau basse et les dépôts de vase dans le chenal navigable augmentaient le danger causé par le barrage de glace et les inondations, exposant ainsi le *Marine Railway* et les propriétés privées; on a commencé du dragage à cet endroit.

La drague *N°·201,* du ministère a été employée sur ces travaux du 17 août au 5 septembre et du 14 septembre au 3 novembre, enlevant 88,187 verges cubes d'argile sablonneuse, mesure prise sur place, au coût de $4,291.52, soit 4·8 cents par verge cube. Ce montant comprend les frais d'entretien et des réparations à la drague ainsi que le coût du service du remorqueur *Victoria* et la chaloupe à gazoline, ces bateaux étant employés pour préparer les travaux et transporter les provisions, etc., à la drague pendant l'ouvrage.

Il reste encore à draguer une étendue d'environ 4,000 pieds par 108 sur une profondeur de 3½ pieds, soit 51,850 verges cubes. Ceci veut dire l'élargissement des travaux exécutés dans la saison de 1914.

Ces déblais ont été enlevés et déposés au côté est de la rivière et ces dépôts seront protégés par l'île Sugar et par les travaux de direction qu'on se propose de bâtir en travers du chenal, à l'est de l'île.

On a tenu compte avec soin de la quantité draguée et les résultats montrent que la quantité excède celle indiquée dans les rapports. Ceci est dû au fait que le chenal à l'est de l'île Sugar, ayant été ouvert, le courant qui s'en est suivi emporta une partie du dragage.

PARK-POINT (L'ILE CRESCENT).

A une courte distance au nord de Selkirk, vis-à-vis du parc de la ville et de l'île Crescent, il devint nécessaire de creuser pour améliorer la navigation. Au cours de la saison prochaine, on continuera les travaux.

Le dragage consista en une tranchée vis-à-vis de Park-Point, de 344 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur, soit 4,074 verges cubes, mesure prise sur les chalands. L'ouvrage a été fait par la drague *N° 205,* du ministère, entre le 2 et le 7 octobre, au coût de $340.39, y compris les dépenses du remorquage, de l'entretien et des opérations, soit 8·3 cents par verge cube. On a transporté les déblais à un mille plus loin.

SELKIRK.

L'ouvrage sur le *Marine Railway* à Selkirk a été complété par les entrepreneurs, la *Crandall Engineering Co;* on a soumis les travaux à l'épreuve avec une charge de 1,500 tonnes, tel que requis par le contrat, le 5 novembre 1914. Ce *Marine Railway* a la résistance nécessaire et est un ouvrage excellemment construit, absolument capable de porter tout vaisseau engagé sur le lac et la rivière Rouge.

On a complété les travaux après le 15 octobre 1914, date mentionnée dans le contrat; ce délai a été causé par des commandes urgentes de l'amirauté qui retardèrent la livraison des chaînes de hâlage par les manufacturiers anglais.

On a trouvé nécessaire de baisser l'élévation de la base des murs des ailes en béton de sorte que l'ouvrage en bois soit toujours submergé et partant mieux conservé, et de poser une palée en pilotis à l'intérieur afin d'empêcher la glace de se former sous le mur et de l'endommager sous la pression de la mer. On a posé le plancher de l'usine du pouvoir sur des soliveaux en acier au lieu de le poser sur la terre comme les plans l'indiquaient.

Dans un ou deux endroits, on trouva que le dragage exécuté par le ministère n'avait pas une profondeur suffisante pour permettre de poser les rails, et le scaphandrier de l'entrepreneur a creusé une tranchée.

Cet ouvrage additionnel a été fait à un prix raisonnable et avec le résultat que le *Marine Railway* est dans un état plus permanent et plus efficace.

Coût total du contrat et de l'ouvrage additionnel, $75,949.33.

On a jugé nécessaire d'appliquer une couche de solution sur la partie exposée de l'ouvrage en bois du bassin du *Marine Railway,* pour la préserver; de remblayer le derrière des murs des ailes; de protéger le mur sud de cloison étanche en la remblayant et en construisant un prolongement au vieux quai; de construire un hangar à marchandises; d'acheter les blocs nécessaires; de charger et décharger la barge employée, et de suffire aux autres dépenses nécessaires en rapport avec la mise à l'épreuve du *Marine Railway* et avec l'achat de l'appareil du scaphandrier et l'installation du téléphone et des lumières électriques pour l'usage du *Marine Railway,* une fois complété:—

Les montants suivants ont été dépensés en rapport avec ces travaux:—

Couche préservatrice	$ 450
Protection de la cloison étanche	2,000
Remplissage autour des rails	1,000
Remblayage des murs	4,500
Compléter les travaux de protection, cloison étanche sud	1,000
Appareil du scaphandrier	400
Montant total	$9,350

Les dragues *Red River* et *Winnipeg* ont exécuté le dragage nécessaire pour la construction du *Marine Railway* du rivage et pour l'entrée de la voie ferrée.

On a passé un contrat avec la ville de Selkirk pour fournir le pouvoir électrique au taux minimum de $1 par chevaux-vapeur ou $150 par mois et on a payé $145 pour le pouvoir requis pour la mise à l'épreuve du *Marine Railway.*

SELKIRK-SLOUGH.

Travaux de protection.

Pendant la crue des eaux du printemps de 1913, causée par les barrages de glace en bas de Selkirk, sur la rivière Rouge, les dragues, les remorqueurs, les chalands, etc., appartenant au gouvernement, ainsi que plusieurs steamers et remorqueurs appartenant à des individus, étaient exposés à la débâcle débordant les rives de la rivière Rouge, en haut de Selkirk-Slough et passant à travers de celui-ci. Si le pont du chemin de fer



Bindleys Landing, C.-B.

Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg qui traverse l'étang à sa tête n'avait pas retenu la plus grande partie de la glace, rien n'aurait pu sauver la flotte de steamers et autres vaisseaux en hivernage dans l'anse.

On jugea nécessaire de construire un barrage en travers l'étang afin d'empêcher la répétition de cette débâcle, et le montant nécessaire a été voté par le parlement, à sa dernière session.

La compagnie du tramway a accordé la permission au ministère de se servir de son pont, comme le centre de ce barrage, vu que le quai est dans l'emplacement le plus propice pour ce barrage.

L'ouvrage a duré du 26 juin jusqu'au 13 juillet, et du 18 août jusqu'au 22 septembre, lorsqu'il fut complété.

Le barrage est composé de terre et de gravier, de 40 pieds de largeur à sa base, avec une pente donnant une largeur de 12 pieds, au sommt du pont. Avec ce barrage complété, on ne craint aucune autre débâcle.

Les dépenses s'élevèrent à $4,963.10.

L'étang de Selkirk forme le havre d'hiver de presque tous les bateaux du lac Winnipeg et de la rivière Rouge. Les chantiers maritimes du ministère des Travaux publics sont situés à la tête de l'étang. La flottille du dragage du gouvernement hiverne à cet endroit.

L'étang est étroit et le fond et les côtés sont sujets à l'affouillement causé par le passage de steamers, avec le résultat que la vase s'était accumulée dans les parties les plus profondes.

Pendant la dernière partie de la saison, les dragues *N° 202* et *N° 204* ont été employées comme suit:—

La drague *N° 202* a travaillé du 31 août jusqu'au 9 septembre, du 24 septembre jusqu'au 8 octobre et le 31 octobre, enlevant 5,900 verges cubes d'argile, mesure prise sur les chalands, au coût de $1,097.06, y compris les frais de remorquage soit 18·5 cents par verge cube. On a creusé deux tranchées des dimensions suivantes: 335 pieds par 70, et 5 pieds de profondeur, et 270 x 60 pieds, et 2·4 pieds de profondeur. Il y a 10 pieds d'eau, à mer basse. On a transporté les déblais à 1¼ mille plus loin.

La drague *N° 204* a travaillé du 22 au 26 septembre, et du 29 septembre au 7 novembre, enlevant 18,840 verges cubes d'argile, mesure prise sur les chalands, au coût de $3,273.66, y compris les dépenses de remorquage, de l'entretien et des opérations, soit 17·3 sous par verge cube. Les travaux consistaient en une tranchée, de 709 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 7 pieds de profondeur. Il y a 10 pieds, à mer basse. On a transporté les débris à 1¼ mille plus loin.

Tout le dragage exécuté par les deux dragues a été fait près des chantiers maritimes du gouvernement, à l'exception d'une tranchée de 335 pieds de longueur, à mi-chemin de l'embouchure de l'étang.

Résumé du dragage:—

Drague *N° 202,* 5,900 verges cubes à 18·5 cents..	$1,097 06
" *N° 204,* 18,840 verges cubes à 17·6 cents..	3,273 66
24,740 verges cubes à 17·6 cents..	$4,370 72

Chantiers maritimes.

On a exécuté certaines améliorations nécessaires pour augmenter les facilités des chantiers maritimes dans le comté de Selkirk, et réparé l'outillage de dragage.

On a installé et mis en opération une barre pour la machine à forer, une machine pour faire les assises des valves et une scie à ruban. On a aussi installé quatre crics hydrauliques, des poulies, des crics pour les chalands et des palans.

On a érigé un moulin à vent pour une meilleure protection contre le feu et pour fournir l'eau aux chantiers.

Dépenses totales pour ces améliorations, $1,954.97.

L'ILE SNAKE.

Dragage à la Pisciculture.

Il a été nécessaire d'améliorer l'entrée sud, de creuser le chenal à travers la lagune et d'agrandir le bassin de virage afin de recevoir le nouveau steamer qui vient à la pisciculture. La drague *N° 203,* avec le remorqueur *Iona* et un chaland à bascule, ont exécuté les travaux du 15 juin au 27 juillet.

Les déblais enlevés sont de l'argile, du gravier et des cailloux; ils ont été transportés sur des chalands qui étaient remorqués en dehors de la lagune, à l'entrée de sud d'où le remorqueur les touait à l'endroit où on transportait les déblais; ceci augmenta le coût du dragage, mais on fut obligé de procéder ainsi, vu la période de l'eau basse dans le lac Winnipegosis.

Quantité enlevée:—

	Verges cubes.
De l'entrée sud.	2,322
Le chenal à travers la lagune.	6,562
Le bassin de virage.	356
Total.	9,240

Cet ouvrage coûte $4,490.86, soit 48·6 cents par verge cube, y compris le soin et l'entretien de la drague.

Longueur des tranchées: 2,048 pieds, largeur: 40 pieds, avec une profondeur moyenne de 3·05. Profondeur d'eau obtenue, 7 pieds.

BAIE VICTORIA-BEACH.

On a voté une appropriation de $2,000 pour compléter le remplissage en pierres du brise-lames de la *Victoria-Beach.*. Ce brise-lames, construit en 1912, n'était pas complètement rempli de lest et on a jugé nécessaire d'achever cet ouvrage afin de protéger le brise-lames contre la mer et la glace.

L'ouvrage a été commencé, le 9 novembre, après que la glace fut prise et le tout fut laissé dans un excellent état; dépenses, $1,856.25.

WARREN'S-LANDING.

Un relevé et un examen ont été faits pendant l'automne sur le chenal à *Warren's-Landing,* à l'extrémité nord du lac Winnipeg.

On découvrit qu'il y avait des roches dans certains endroits et que souvent les vaisseaux touchent le fond. Dans un rapport daté le 21 octobre, on recommanda l'amélioration du chenal.

Ci-suit un estimé des travaux nécessaires:

Briser un banc de granit au moyen d'explosifs, de 400 x 50 x 4 pieds; briser un autre banc de granit, de 50 x 50 x 7 pieds, et le sommet d'une grosse roche dans le chenal. La quantité totale de débris sera d'environ 4,000 verges cubes, et ils pourront être jetés par-dessus bord.

Il est difficile d'en estimer le coût, mais pour les opérations de la première année, on a demandé $20,000.

WINNIPEG.

On a fait une investigation sur la nécessité d'avoir des quais et sur la meilleure sorte requise pour la cité de Winnipeg, et on recommanda la construction de deux quais en pilotis.

On a considéré les trois sites, deux à Winnipeg et un à Saint-Boniface, recommandés par la commission du havre, et on décida en faveur de l'emplacement sur l'avenue

Rover à l'extrémité de la rue Macfarlane. En conséquence, ce terrain a été acheté au taux de $100 par pied pour 576.15 pieds, au coût total de $57,615.

Les autres emplacements recommandés étaient sur les rue James et Pacifique, dans Winnipeg, et à l'extrémité de la rue du Moulin, dans Saint-Boniface. Après une sérieuse considération de ces sites et leur coût, aussi de la valeur probable pour la navigation, on recommanda qu'un quai, situé sur la section de la rivière Rouge, plus près de l'angle de l'avenue du Portage et la rue Principale (considéré comme le centre commercial de la ville), dans Winnipeg, avec l'accès facile par le pont de Saint-Boniface; cet emplacement suffirait à tous les besoins et l'ouvrage pourrait être fait au plus bas prix. On trouve que le site à l'extrémité de l'avenue Notre-Dame-Est était plus satisfaisant sous tous les rapports, facile d'accès et à l'abri de la glace et des courants. Cette propriété, de 400 pieds de front, le long de la rivière, appartient à la compagnie du Nord-Canadien, pour une période de 35 ans, moyennant $140,000. La compagnie a consenti de sous-louer cette propriété au ministère, pour cette période pour la somme de $20,000.

On trouva qu'on pourrait économiser environ $6,000 en occupant 13 pieds sur la rue Rover pour y construire les abords du quai, et la cité de Winipeg ayant fait cette concession un contrat a été préparé à cet effet.

Les plans et les devis du contrat pour ces deux quais ont été préparés, approuvés par la commission du havre et envoyés au ministère.

On a fait des sondages considérables en rapport avec ces deux quais et le havre en général, et la question relative au transport des déblais dans la rivière Rouge par la ville est maintenant soumise à la considération conjointe de la ville, la commission du havre et du ministère.

Pendant l'hiver, on a coupé, à la journée, les pilotis requis pour les deux quais de la ville, sur les limites à bois K20 et K21, près de Canyon, Ont. Ces limites sont louées à la succession George Sharpe par le gouvernement de l'Ontario, et comme il y avait d'excellents chantiers, on décida qu'il serait à l'avantage du ministère de payer le locataire un droit de coupe de 3 cents par pied linéaire pour tout pilotis coupé et accepté, épargnant ainsi les lourdes dépenses d'ouvrir de nouvelles limites et construire des camps et des sentiers.

Plus de 50,000 pieds linéaires de pilotis ont été coupés et on a livré 1,100 pilotis sur l'emplacement du quai à Winnipeg. On a fourni cent pilotis au ministère de la Marine et Pêcheries pour des travaux à Selkirk et on en a un nombre suffisant en mains pour exécuter d'autres travaux dans le district. Les pilotis ont coûté moins de 20 cents par pied, livrés à Winnipeg.

Les dépenses totales, jusqu'à la fin de l'exercice financier sont comme suit:

Site de l'avenue Rover	$57,615 00
Services légaux	167 04
Impression et papeterie	77 29
Préparation des plans, sondages, relevés; coupe de pilotis et leur livraison	10,631 52
Total	$68,490 85

Dragage.

Les rivières Rouge et Assiniboine charroyant des alluvions, les tranchées draguées se remplissent constamment de vase, surtout pendant les eaux du printemps.

La rivière Assiniboine se jette dans la rivière Rouge, à quelques centaines de verges en haut du bassin de Winnipeg. Elle charroie beaucoup de sédiments et comme la crue des eaux a lieu après que le niveau de la rivière Rouge a baissé, les dépôts restent dans les tranchées creusées.

Comme il était nécessaire de faire du dragage, cette année les dragues *N° 204* et *N° 205* du ministère ont été employées comme suit:

La drague *N° 204* a dragué du 20 mai jusqu'au 19 juin, enlevant 9,676 verges cubes de vase et de sable, mesure prise sur les chalands, au coût de $1,930.29, y compris le service de remorquage, l'entretien et les opérations, soit 20 cents par verge cube.

L'ouvrage exécuté par cette drague se trouve en haut du pont Broadway, entre ce pont et celui du Nord-Canadien. On a remorqué les chalands contenant les déblais à 1¼ mille plus loin. Profondeur minimum d'eau, 10 pieds.

La drague *N° 205* a travaillé du 17 juin au 16 juillet, du 20 juillet au 1er août et du 8 août au 24 septembre, enlevant 51,190 verges cubes de vase et de sable, mesure prise sur les chalands, au coût de $6,177.20, y compris le service du remorquage, l'entertien et les opérations, soit 12 sous par verge cube. L'ouvrage exécuté pra cette drague se trouve entre le pont Broadway et celui du Transcontinental-national. On a transporté les déblais à 1¼ mille plus loin. Profondeur minimum d'eau, 10 pieds.

Dimensions des tranchées creusées par les deux dragues:

300 x 80 x 3·22 pieds	3,717	verges cubes
650 x 120 x 5·75 "	16,619	"
265 x 40 x 8 "	3,127	"
1,250 x 80 x 7·43 "	27,509	"
835 x 40 x 8 "	9,894	"
Total	60,866	

La quantité enlevée par chaque drague:

Drague *N° 204*, 9,676 verges cubes à 20 cents	$1,986.01
Drague *N° 205*, 51,190 verges cubes à 12 cents	6,177.20
Total, 60,866 verges cubes à 13 cents	$8,163.21

WINNIPEG (*Plage*).

Dragage

La drague *N° 204*, du ministère, a travaillé les 23 et 24 août, agrandissant et améliorant le chenal d'approche du havre de refuge et les bassins sur le côté sud du brise-lames.

Les tranchées ont 320 x 7·3 pieds, soit 4,484 verges cubes de gravier et de cailloux, mesure prise sur les chalands. Le coût de ces travaux, y compris le service de remorquage, l'entretien et les opérations, est $818.42 soit, 18·2 cents par verge cube. On a transporté les déblais à 1 mille plus loin. Profondeur minimum d'eau 7½ pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'étiage.

WINNIPEGOSIS.

Un arpentage avec sondages, sur le chenal dans la rivière Mosey, à Winnipegosis, a été fait en décembre dernier pour déterminer la quantité de vase dans le chenal d'entrée, qui est actuellement en mauvais état, parce que l'outillage de dragage n'a pas pu être employé tout le temps à déblayer la vase. Cette condition a été causée par l'élévation extrêmement basse du lac Winnipegosis, pendant la saison dernière. L'élévation moyenne du lac était à zéro et bien souvent à 1 pied plus bas. On a jugé nécessaire de baisser le zéro à l'élévation 827.86, tel qu'adopté par le Service Hydrographique du Canada. D'autre dragage, dans cet endroit, donnera une profondeur d'eau suffisante pour les besoins actuels; on suppose que le niveau du lac ne baissera pas davantage, vu que son élévation est la plus basse qu'on ait constaté depuis trente ans.

L'outillage de dragage a été remplacé par une nouvelle drague à cuiller, un nouveau remorqueur et un autre chaland a bascule; cet outillage n'aura pas de difficulté à maintenir les travaux divers du lac en bon état.

Dragage à l'entrée de la rivière Mossy.

Pendant la saison, la drague *N° 203,* du ministère, a creusé l'entrée, à partir du lac Winnipegosis jusqu'à la rivière Mossy, comté de Dauphin, et exécuté des améliorations en dedant de l'embouchure de la rivière; l'ouvrage a été fait du 22 mai au 13 juin, et du 28 juillet au 30 septembre.

Les déblais enlevés s'élèvent à 16,408 verges cubes de sable et d'argile dure, mesure prise sur les chalands, au coût de $4,097.85, soit 24·9 cents par verge cube; ceci comprend le soin et l'entretien de la drague.

Les tranchées ont 2,674 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et ont une profondeur moyenne de 4·15 pieds. On a transporté les déblais à 1½ mille plus loin. Profondeur d'eau obtenue, 8 pieds. De la quantité ci-dessus, on a dragué 11,078 verges cubes dans le chenal d'entrée du lac, et 5,330 verges cubes dans la rivière à l'intérieur de l'embouchure de la rivière.

Il y a eu un délai considérable parce que la drague était aidée par un seul chaland à bascule.

Le remorqueur *Iona* a été engagé à raison de $7.50 par jour, plus l'assurance.

WINNIPEG (RIVIÈRE).

On a considéré jusqu'à quel point la navigation serait affectée par l'exploitation des pouvoirs d'eau que l'on se propose d'établir sur la rivière Winnipeg, entre les lacs du Bonnet et Winnipeg.

On a trouvé que les pouvoirs d'eau aux chutes aux Pins, du Grand-Bonnet et McArthur, pris séparément ou totalement, faciliteraient la navigation locale et serait d'un avantage à la navigation future, soit locale ou générale. Les écluses qui seront construites si elles sont nécessaires, rendraient possible la navigation sur toute la rivière. Par conséquent, on a recommandé que ces plans soient approuvés, en autant qu'ils concernent l'amélioration de la navigation.

SASKATCHEWAN.

RIVIÈRE CARROT.

Sur les instances de la compagnie de la Baie-d'Hudson et d'autres établissements à Le-Pas, on s'est occupé de la navigation dans la rivière Carrot. Cette rivière a été obstruée par des traverses de chemin de fer appartenant à la *Hudson's Bay Construction Co.,* sur le côté ouest, tandis que la *Finger Lumber Co.,* avait ses radeaux dans les estacades, du côté est, qui sont louées par le gouvernement et qui s'étendent sur une distance d'environ six milles de l'embouchure. On demanda que ces traverses soient enlevées immédiatement, ce qui fut fait le 25 juillet. Les estacades ont été vidées vers cette date-là.

Il y a eu un échange de correspondance considérable au sujet d'un barrage causé par du bois à la dérive, à environ 10 milles en haut de Red-Earth, un établissement situé à l'embouchure, et à 110 milles en haut de l'embouchure de la rivière Carrot. On a finalement décidé d'enlever ce barrage; cet amas de billots a été complètement détruit en le faisant sauter au moyen d'explosifs et en le brûlant.

Dépenses jusqu'au 31 mars 1915, $734.75.

CRAVEN DAM.

On s'est occupé, pendant la saison, du prolongement du barrage avec échelle pour le poisson et on a fermé les petites voies d'eau dans le barrage.

Actuellement, on considère que le barrage est dans un état capable de résister à la crue des eaux de la rivière Qu'Appelle; il a pu maintenir le niveau d'eau du lac Last-Mountain.

Dépenses jusqu'au 31 mars 1915, $163.05.

LAC CUMBERLAND.

Une demande ayant été faite pour faire creuser le chenal, à partir de l'embouchure de la rivière Big-Stone jusqu'à l'eau profonde dans le lac Cumberland, dans le comté de Prince-Albert, afin de permettre aux bateaux à vapeur de traverser l'extrémité est du lac, par laquelle on peut se rendre aux terrains aurifères récemment découverts, au lac Beaver, on a fait l'arpentage, en juillet 1913, de cette partie du lac et recommandé le dragage d'un chenal, de 8,600 pieds de longueur, de 100 pieds de largeur par 8 pieds de profondeur, qui nécessitera l'enlèvement de 50,000 verges cubes d'argile. Le 23 juin 1914, on a émis l'ordre d'envoyer la drague *N° 208* creuser dans ce chenal, quand elle aura fini le dragage à Le-Pas. La flotte partit de Le-Pas, le 8 juillet, pour Cumberland-House, à 87 milles en haut de la rivière Saskatchewan et s'y rendit, le 15 juillet, mais l'ouvrage n'a pas été commencé avant le 30 juillet; la drague alors commença à creuser à l'embouchure de la rivière Big-Stone, sur le côté est du chenal projeté et avança vers le nord, sur une distance d'environ 2,275 pieds, draguant une tranchée, de 25 pieds de largeur et enlevant 14,306 verges cubes d'argile dure, mesure prise sur place; de cette quantité, 12,626 verges cubes de déblais ont été jetés par-dessus bord et le reste, c'est-à-dire 1,680 verges cubes, ont été transportés à 1¼ mille plus loin. L'ouvrage a coûté $5,714.39½ ou 39·9 cents par verge cube. On a suspendu les opérations, le 10 octobre, lorsqu'on ramena la drague dans la rivière Big-Stone; après avoir creusé un bassin pour la drague et les autres vaisseaux, on les mit en hivernage, sous les soins d'un gardien.

LAC LAST-MOUNTAIN.

En mars 1914 on a fait l'arpentage et le sondage, sur la glace, du chenal et bassin de virage, à Valeport, dans le lac Last-Mountain, et on constata que la largeur et la profondeur avait été conservées. On a fait les réparations ordinaires à la flotte de dragage, et, le 6 juillet, l'équipage ayant été engagé, la drague *N° 207,* du ministère, avec le remorqueur *Ruby* et deux chalands, commença à creuser une lisière de 75 pieds de largeur sur une longueur de 900 pieds, sur le côté ouest du bassin de virage, à Valeport et a été en opération durant la saison entière. Le bassin de virage a maintenant 200 pieds de largeur, 900 pieds de longueur et 6 pieds de profondeur à l'eau basse. Ceci est assez spacieux pour permettre aux steamers de tourner sans s'échouer. Le bassin de virage se trouve à l'extrémité sud du chenal à Valeport. Le dragage, commencé en 1910, a été continué, chaque année. La quantité enlevée est comme suit:—

En 1910,	30,436	verges	cubes.
" 1911,	21,072	"	"
" 1912,	18,127	"	"
" 1913,	19,967	"	"
" 1914,	9,763	"	"
	99,365		

Du total ci-dessus mentionné, on a enlevé, en 1914, 9,763 verges cubes d'argile et de gravier, au coût de $6,274.14 ou 64·2 cents par verge cube. Ce haut prix est dû aux réparations à la drague. Les déblais ont été transportés 1½ mille plus loin et le facteur d'expansion est de 25 pour 100 environ.

L'ouvrage qui est maintenant complété consiste en un chenal de 4,700 pieds de longueur et 65 pieds de largeur, et un bassin de virage, de 900 pieds de longueur par 200 pieds de largeur, le tout dragué à une profondeur de 6 pieds, à l'eau basse.

Le 15 octobre, on a suspendu les opérations pour la saison, et on a donné l'ordre à l'ingénieur de district, à Winnipeg, d'envoyer la drague à Winnipegosis, après l'ouvrage de la saison.

RIVIÈRE SASKATCHEWAN-NORD.

Arpentage.

On a employé trois équipes d'arpenteurs, pendant la saison dernière. Une équipe de 25 hommes, sous la direction de P. H. Smith, I.C., a été employée à faire un levé hydrographique de la rivière à l'est de Le Pas; une petite équipe de six hommes sous G. P. Morse, I.C., a travaillé aux rapides Cadotte, Nipawin et Tobin, en bas de Prince-Albert, et une équipe de six hommes sous la direction de A. W. Kirkpatrick, ingénieur hydrographe a été envoyée pour mesurer le volume d'eau qui se décharge des tributaires dans la rivière Saskatchewan, au pied des collines, en rapport avec les réservoirs de réserve pour contrôler le courant. Ci-suit un court résumé de l'ouvrage accompli par chacune de ces équipes.

ÉQUIPE DU PASSAGE DU NIVEAU ET DU SONDAGE.

L'équipe se réunit à Le Pas, le 12 mai, descendit la rivière jusqu'à environ 29 milles plus bas où on commença les travaux de la saison. On a fait le levé hydrographique de la rivière, vers la fin de la saison de 1913.

D'ici jusqu'au lac des Cèdres, une distance d'environ 42 milles, la rivière coule à travers un terrain bas, plat et marécageux et se divise en plusieurs chenaux formant des îles de 4 à 6 milles de largeur, à certains endroits. Ces chenaux se déchargent dans la rivière principale, quelques milles en haut du lac aux Cèdres.

En général, les rives de la rivière atteignaient une hauteur de 3 pieds au-dessus de l'eau haute, là où les travaux de la saison ont été commencés, et devinrent graduellement plus basses, quelques milles en haut du lac aux Cèdres où ils avaient moins d'un pied au-dessus du niveau moyen de l'eau; dans les saisons où l'eau était très haute, ces rives étaient inondées. Les deux rives de la rivière sont couvertes de peupliers et de saules, et sur une distance de 12 milles en haut du lac aux Cèdres, elles sont surtout couvertes de saules. Ces buissons forment une lisière de quelques cents pieds de largeur, le long de la rivière; au-delà il y a des prairies, des étangs et des lacs peu profonds. Le premier rocher se trouve à environ trente milles en bas de Le Pas et consiste en pierre à chaux, disposé par couches. Il émerge à plusieurs endroits, entre cette place et le lac aux Cèdres.

On a fait un levé par triangulation à partir du mille 29, en bas de Le Pas, jusqu'au lac aux Cèdres. Seul le chenal principal, a été aussi exploré. On a fait l'arpentage par stadia des autres chemins principaux en négligeant les plus petits. On a pris des sondages dans tous les chenaux mesurés par triangulation et par stadia. On a tiré une double ligne de niveau, du 29ème mille, en bas de Le Pas, au lac aux Cèdres, et jointe aux niveaux adoptés par le service de Levés Topographiques, Ministère de l'Intérieur, au point où la ligne de base 14ème traverse la rivière. On a pris des points de repère à tous les milles environ le long de la rivière. L'arpentage par triangulation s'est aussi fait depuis la ligne de base 14ème.

La saison a été très favorable entre la mi-mai et la mi-juillet, lorsque l'équipe arriva au lac aux Cèdres; on a perdu ½ journée seulement à cause de la pluie. La rivière était basse, ce qui constituait un avantage.

On a discontinué l'arpentage par triangulation à l'entrée de la rivière Saskatchewan, dans le lac aux Cèdres. De ce point, on a fait l'arpentage par traverse du

rivage sud du lac aux Cèdres, sur une distance de 61 milles ou jusqu'à la baie Napanee. On a aussi arpenté par traverse l'île Collins, qui a 7 milles et la distance de 8 milles, le long de la rive nord, près de la pointe aux Lièvres. Longueur totale de la distance arpentée par traverse, 76 milles. L'arpentage par traverse de la rive nord, de l'île Collins et de la rive sud a été complété par la triangulation. On a tiré des lignes reliant la rive ouest du lac aux Cèdres et la pointe aux Lièvre avec la ligne de base 13ème. Ci-suit la méthode employée pour faire l'arpentage par traverse:

Un chaînage continu a été fait à partir du point de départ et une première équipe de chaîneurs et de préposés aux transits a pris avec soin une série d'observations, à quatre angles différents, dont on a établi la moyenne. Une seconde équipe suivait la première et prenait des observations par des méthodes différentes. Lorsqu'il y avait divergence entre les résultats atteints par les deux équipes, on reprenait le travail. On fit ensuite un arpentage au stadia pour les détails.

Des sondages furent faits dans le lac des Cèdre, sur une distance de 2 ou 3 milles à partir de l'entrée de la rivière Saskatchewan et entre l'île Collins et la pointe aux Lièvres.

On n'a pas fait de sondages dans la partie large du lac; la profondeur minimum de l'eau était de 10 à 12 pieds à l'endroit où les sondages furent faits, et elle allait en augmentant dans la direction de la pointe aux Lièvres.

Ce double levé a été fait sur toute la longueur de l'arpentage par traverses de la rive sud. On a établi des points de repère à des intervalles d'à peu près un mille.

La saison a été sèche et le niveau du lac a été très bas, ce qui nous a permis de pousser rapidement les travaux. Le seul obstacle qui nous ait retardé dans la dernière partie de la saison a été le vent. Pendant les deux dernières semaines, nous avons éprouvé de sérieuses difficultés à prendre les sondages à cause de la fumée des feux de forêt, qui obscurcissaient l'atmosphère. La température a été très douce pendant tout l'automne; il n'y a pratiquement pas eu de gelée jusqu'au 8 octobre, date à laquelle nous avons terminé notre travail sur le terrain.

Pour terminer le levé de la rivière Saskatchewan jusqu'au lac Winnipeg—il nous reste encore à faire l'arpentage d'une partie du lac des Cèdres et de la rivière Saskatchewan, en bas du lac Cross, où se trouvent les Grands rapides. La distance à couvrir est d'environ 75 milles. La contrée à traverser est très accidentée et il faudra faire beaucoup de sondages de sorte qu'il y aura de l'ouvrage pour encore une saison.

Equipe chargée des contours.

Cette équipe a été employée à une exploration de la rivière à Cadotte, en vue d'étudier la possibilité de rendre navigables les rapides Nipawin et les rapides Tobin et Squaw, au moyen d'écluses et de barrages.

Pour la première série de rapides on a fait un tracé des lignes de contour, avec intervalles de 8 pieds, sur 11 milles de parcours de la rivière, à partir du 95ème mille jusqu'au 106ème mille, en bas de Prince-Albert; le même travail a été fait aux rapides Tobin, à partir du 152ème mille jusqu'au 163ème mille.

Cette exploration a démontré que si l'on venait à mettre à exécution le projet d'écluses et de barrages nécessaires pour monter les rapides, on pourrait en même temps développer un montant considérable d'énergie hydro-électrique. Le développement de ces sources d'énergie au seul point de vue de l'obtention du pouvoir électrique serait trop dispendieux pour être praticable actuellement, à cause de leur éloignement des marchés possibles. La ville de Le Pas et Saskatchewan Landing sont éloignés de cet endroit de 100 et 200 milles respectivement et il est peu probable qu'il se crée d'autres marchés considérables plus rapprochés d'ici à longtemps.

Equipe d'arpentage hydrographique.

Ce parti a été organisé au commencement du juin à Rocky Mountain. On a employé un convoi de 10 chevaux pour la saison. On a mesuré le débit des cours d'eau suivants et on a pris note des sites possibles de barrages.

Rivière.	Endroit.	Nombre de mesurage.	Dates.
Rivière Clearwater	Rocky Mountain house	3	24 juin. 8 août. 10 octobre.
Rivière Saskatchewan	" " "	6	25 juin. 7 août. 9 octobre.
" "	The Gap		2 septembre. 28 septembre.
" "	En amont de Siffleur		17 septembre.
Rivière Baptiste	A l'embouchure	2	4 juillet. 1er août.
Rivière Brazeau	"	3	18 juillet.
" "	En amont de Nordegg		24 juillet.
" "	En aval de "		25 juillet.
Rivière Nordegg	A l'embouchure	2	22 juillet. 27 juillet.
Rivière Rain ou Sheep	"	2	24 août 6 octobre.
Creek Bighorn	"	2	7 septembre. 22 septembre.
Rivière Cline ou White Goat	"	2	14 septembre. 20 septembre.
Rivière Siffleur	"	1	16 septembre.
Creek Whiterabbit	"	1	18 septembre.
Creek. Mire	"	1	30 septembre.

Nombre total de mesurages, 25.

On a calculé le montant du débit de chaque cours d'eau et ces résultats seront employés pour la préparation de plans; cependant on ne commencera pas à les compiler à présent, parce qu'on n'a pas encore assez de renseignements. On se propose de continuer ce travail au cours de la prochaine saison afin de découvrir les endroits où il sera possible de construire des barrages pour contrôler les inondations.

Echelles d'étiage.

Au cours de la dernière saison, on a enregistré chaque jour la hauteur de l'eau aux échelles d'étiage de Battleford, Edmonton, Prince-Albert, Le Pas et le lac des Cèdres.

Personnel du Bureau.

Pendant l'hiver, le personnel du bureau a été employé à la compilation des notes prises sur le champ au cours de la saison. Ce travail nécessitait un calcul énorme.

On a commencé la mise en plans de tous les arpentages de la saison, à une échelle de 500 pieds au pouce. Ces plans sont actuellement très avancés et seront terminés dans quelques semaines.

On a aussi préparé un profil du chenal de la rivière; ce profil est indiqué sur chaque feuille des plans pour la section de la rivière indiquée sur le plan.

On a fait des réductions au pantographe de 58 plans, de 10 pieds de longueur chacune, embrassant le parcours de la rivière de Edmonton à Le-Pas. Des cartes à une échelle de 2,000 pieds au pouce accompagneront le rapport final de cet arpentage. Ces cartes seront préparées en vue d'être photo-lithographiées et, si plus tard, le ministère désire publier une série de cartes de la rivière Saskatchewan-Nord, il pourra utiliser ces originaux.

PRINCE-ALBERT.

Les travaux commencés en 1913, pour la protection de la berge de la rivière Saskatchewan, dans le parc de la rue River, à Prince-Albert, ont été continués au cours des années 1914-15. Ces travaux furent prolongés de 940 pieds, formant une longueur totale de 1,687 pieds construits jusqu'aujourd'hui. Il faudra construire encore 504 pieds de cet ouvrage pour atteindre le pont du chemin de fer Canadien-Nord.

Du 16 juin au 19 août, on a enfoncé 1,450 pilots, qui ont été garnis de chapeaux et bien liés. On a placé des fascinages et de la pierre à l'extérieur et à l'intérieur du pilotis, pour terminer la partie de 1,687 pieds en la manière indiquée sur le plan. Ces travaux furent faits pendant les mois d'hiver, après que la glace eut été prise. On a acheté les matériaux suivants au cours du mois de mois de mars, afin de pouvoir continuer les travaux à l'ouverture de la navigation: Cinq cent pilots de 24 pieds de longueur et 12,512 pieds m. p. de bois pour faire des liens.

Les dépenses jusqu'au 31 mars 1915, ont été de $18,354.56.

RIVIÈRE QU'APPELLE.

La nouvelle drague *N° 209*, fut gréée de bonne heure ce printemps pour enlever les herbes marines et creuser un chenal dans la rivière Qu'Appelle, entre les lacs Echo et Mission, à Fort-Qu'Appelle, Saskatchewan. Ce chenal était nécessaire pour établir une voie de communication par bateaux, entre ces deux lacs.

Le 8 mai, on commença à Fort-Qu'Appelle, le dragage d'un chenal de 25 pieds de largeur, dans la rivière, à partir du pont public jusqu'à l'eau profonde dans le lac Echo. Quand ce travail eut été terminé, la drague fut employée en aval du pont public, pour creuser un chenal dans la rivière Qu'Appelle, sur une longueur de 4,800 pieds et une profondeur de 3 pieds à l'eau basse. On a enlevé une masse d'herbes qui nuisait à la navigation et 9,899 verges cubes, mesurées sur place, de sable, gravier et glaise, au coût total de $2,425.58, ou 24½ cents par verge cube. Tous les déblais furent jetés par dessus bord.

Les travaux de dragage furent discontinués le 24 septembre, après que l'ouvrage eut été terminé. Sur les instructions du ministère la drague fut démontée et expédiée à Kenora, Ontario.

PROVINCE DE L'ALBERTA.

EDMONTON.

Le quai est situé immédiatement à l'est du pont à bas niveau du gouvernement, dans la ville d'Edmonton. Le quai, tel qu'il a été construit, a 121 pieds de longueur à sa face antérieure et 180 pieds à sa face postérieure; il a une largeur de 60 pieds, avec deux tabliers à différents niveaux. Le tablier supérieur est à 11½ pieds au-dessus du niveau de l'extrême eau basse et le tablier intérieur est à 7½ pieds au-dessus du même niveau. Le contrat original avait été donné pour la construction du quai seulement; il ne faisait pas mention du remplissage en arrière du quai, qui était nécessaire pour permettre aux piétons et aux voitures de parcourir au quai. Cet ouvrage a été fait par le ministère. On a aussi garni tout l'avant et l'arrière du quai d'une palissade, en pilotis afin d'empêcher les morceaux de glace de briser les pilotis au printemps. Cette année, on a nivelé le sommet de la chaussée, à partir du pont McDougall, avec 6 pouces de gravier sassé et bien pressé au rouleau. Le sommet de la chaussée est bombé et des fossés ont été faits sur les côtés pour donner à l'eau de surface un égouttement facile. On a employé 202 verges cubes de gravier pour cette chaussée. On a aussi construit un trottoir en planches de sapin de 2 pouces d'épaisseur, jusqu'au quai.

On a fait des travaux de drainage considérables en rapport avec cette chaussée; la berge de la rivière a été considérablement abaissée et nivelée. En novembre dernier, on a décidé de poser un drain en pierre en arrière de la partie à bas niveau du

quai, parce que l'eau qui s'infiltrait en arrière du quai le faisait s'affaisser verticalement de plusieurs pouces. Le drain en pierres fut placé en arrière du quai avec issue sur le bord de l'eau, une distance de 120 pieds. L'excavation pour ce drain fut faite jusque sur le bord de l'eau; elle fut ensuite remplie de pierres dont les plus grosses furent placées au fond. Elles diminuent ensuite en grosseur jusqu'au sommet de l'excavation, où elles finissent par n'être plus que de la grosseur de gravier. Ce drain a eu pour résultat de faire écouler toute l'eau qui s'infiltrait auparavant en arrière du quai et qui causait des dommages.

Protection du rivage.

Une partie de la rive nord de la rivière North-Saskatchewan, à l'est du pont de l'avenue McDougall, avait commencé un mouvement de glissement. La plus grande partie du terrain affectée par ce glissement appartient à la ville d'Edmonton, qui se propose d'en faire un parc; cette propriété n'a pas encore été améliorée.

Il y a deux ou trois ans, la ville a fait creuser un certain nombre de drains de surface pour faciliter l'écoulement de l'eau des sources qui existent dans cette berge glissante. L'eau de ces sources s'égoutte naturellement à travers le terrain qui est très poreux et ronge graduellement les couches inférieures. Les eaux de surface contribuent aussi à ce travail souterrain. Quelques-uns des drains construits par la ville n'avaient donné aucun résultat et il restait des trous qui s'emplisaient d'eau pendant la saison pluvieuse et qui n'étaient aucunement drainés.

Pendant un mois et demi nous avons travaillé à ce drainage; on a creusé des fossés afin de faciliter l'égouttement de toutes les sources situées sur la partie de terrain affectée par le glissement. Tous les trous où l'eau des pluies pouvait s'accumuler ont été soigneusement drainés. En plusieurs cas la pente du terrain était abrupte qu'il fut impossible de creuser des fossés et il fallut employer des tuyaux galvanisés et des dalles en bois. Ces fossés sont suffisants pour écouler toute l'eau des pluies et toute l'eau des sources. On croit que ces drains seront suffisants pour arrêter le glissement du terrain en réduisant considérablement l'action de l'eau sur les couches souterraines.

PETIT LAC DES ESCLAVES (LESSER SLAVE).

Dragage.

On a fait du dragage à cet endroit dans le but de creuser un chenal navigable à partir de l'eau profonde, dans le lac, jusqu'au village de Grouard.

Ce chenal varie en largeur de 35 à 40 pieds. Il a une profondeur d'environ 4½ pieds à l'eau basse.

Conditions du travail, etc.

Lorsque le plan de cet ouvrage fut fait, en 1911, on avait décidé de creuser un chenal ayant une largeur, au fond, de 50 pieds pour les parties droites et de 60 pieds dans les courbes, avec une profondeur de 4½ pieds à l'eau basse. La construction d'un chemin de fer dans cette région a ôté beaucoup d'importance à la navigation et je crois que le chenal qu'on a déjà creusé est assez large pour suffir aux besoins actuels et futurs de la navigation. Afin de finir le dragage du chenal, on se propose d'en continuer l'excavation jusque près du pont du gouvernement et de créer à cet endroit un bassin de virage assez grand pour les bateaux naviguant sur le lac. Ce travail devrait être fait cet été et on pourrait ensuite employer la drague ailleurs.

Les déblais qu'on a enlevés consistent principalement en glaise dure ou gumbo. On a aussi enlevé des barres de sable et de gravier à l'etrémité est du chenal.

La quantité de déblais dragués au cours de l'année a été de 19,539 verges cubes, mesurées sur place. Ce travail a été fait à la journée par l'outillage du ministère. Les dépenses totales faites pendant l'année ont été de $6,322.14.

Les travaux ont été commencés le 8 juin et suspendus pour l'hiver le 19 octobre.

RIVIÈRE DE L'ESTURGEON (STURGEON).

Au cours du dernier exercice financier, on a enlevé des herbes marines dans le lac Sainte-Anne, près de sa décharge dans la rivière de l'Esturgeon et on a enlevé des amas de bois dans le lac Devil. On a aussi fait un travail considérable dans la rivière de l'Esturgeon à l'est du lac Devil.

On a nettoyé l'usine du lac Sainte-Anne des joncs et des herbes marines qui l'obstruaient et retardaient l'écoulement de l'eau. On a aussi fait sauter une barre de sable qui nuisait à l'écoulement de l'eau. Quand cet ouvrage eut été fait la drague descendit la rivière de l'Esturgeon en enlevant les herbes et les amas de bois qu'elle rencontra sur son passage. Au cours de ce travail la drague traversa le lac Devil et continua en descendant la rivière de l'Esturgeon qu'elle nettoya sur un parcours de plusieurs milles. Ce travail eut pour effet d'augmenter le volume d'eau qui sortait du lac Devil, en conséquence le niveau du lac a baissé et une grande étendue de terrain, qui était auparavant couverte d'eau, a été rendue à la culture autour du lac et sur les bords de la rivière, à l'est et à l'ouest du lac.

Ces travaux furent commencés le 18 mai et suspendus pour l'hiver le 24 octobre.

Pour l'enlèvement des herbes marines on s'est servi d'un petit bateau muni d'une faucheuse aquatique attachée à l'arrière. Ce petit bateau, comme on l'a mentionné dans le rapport de 1913-14, a été amené d'Athabasca, où il avait été abandonné depuis plusieurs années, et réparé suffisamment pour qu'on puisse s'en servir.

Les dépenses pour le dernier exercice financier ont été de $4,875.39.

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

Ainsworth.

Ainsworth, est une ville située sur le côté ouest du lac Kootenay, à 29 milles de Nelson.

C'est un centre minier important; les principaux métaux qu'on y trouve sont de l'argent et du plomb et un peu d'or. La plus grande partie du niveau est amenée à Ainsworth par des tramways aériens, à cet endroit on procède aux premières opérations du pattinsonnage, ils sont ensuite expédiés par chemin de fer ou par bateaux aux fonderies qui en font des produits commerciaux. La population de l'endroit est d'environ 500 habitants qui tirent leur subsistance de l'industrie des mines.

En 1912-13, l'autorisation fut donnée de construire un quai en remplacement du vieux quai, qui avait été construit il y a environ 25 ans, par souscriptions publiques avec l'assistance du gouvernement provincial. Le 18 mars 1914, un contrat fut accordé à J. Dancy & Cie, de Nelson, pour la construction d'un quai en béton. Les travaux furent commencés immédiatement; ils durent être suspendus le 10 mai pour la période de la crue des eaux, on les reprit ensuite le 3 octobre et ils furent terminés le 31 novembre 1914.

Ce quai a une largeur de 30 pieds et une longueur totale de 236 pieds. Les vingt pieds de sa partie supérieure sont de niveau, les 192 pieds suivants ont une pente de 1 dans 12 et les 24 pieds inférieurs sont de niveau, à une hauteur de 4 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. Le montant du contrat était de $9,242, mais il a fallu payer un montant additionnel de $750 pour du béton supplémentaire, ce qui a fait un coût total de $10,721.84.

ALICE-ARM.

Un montant de $250 fut accordé pour la construction d'un quai flottant pour les petits bateaux. Ce ponton fut construit à Prince-Rupert et remorqué à Alice-Arm. Le coût total de cet ouvrage a été de $213.69.

ALLANDALE.

Allandale, est un petit établissement de colons s'occupant d'agriculture et de la production des fruits, sur le côté est de la rivière Colombie, à 7 milles en haut de East Kobson.

Pendant l'année 1914-15, l'autorisation fut donnée de construire un quai à cet endroit. Les travaux furent commencés le 10 et terminés le 30 novembre 1914. En janvier 1915, on a construit un hangar de 8 x 12 pieds sur ce quai. Le coût total du quai et du hangar a été de $488.53.

C'est un quai flottant de 20 x 30 pieds avec un abord de 8 x 12 pieds. Il est maintenu en place et éloigné ou rapproché du rivage à mesure que l'eau baisse ou monte au moyen de cables en acier de ½ pouce.

ANNIEVILLE.

Un élargissement de la rivière, à l'ouest de la ville de New-Westminster, en bas de la bifurcation de la rivière Fraser, a été resserré artificiellement au moyen de trois barrages de direction projetant dans la rivière de chaque rive. Du 21 septembre au 5 décembre et du 8 février au 31 mars, l'outillage du ministère a été employé pour réparer et renforcer ces ouvrages. De grandes quantités de fascinages et environ 3,000 tonnes de roc ont été ajoutées aux barrages pour en protéger les fondations.

Ce travail a été fait à la journée et a coûté environ $6,780.36.

ARROWHEAD.

Le chenal connu sous le nom de "Back Channel", dans la rivière Colombie, à Arrowhead, a été nettoyé des souches et autres obstructions qui nuisaient aux opérations du dragage. On se propose de draguer un chenal à eau basse, dans lequel on pourra diriger les glaces qui descendent la rivière pendant l'hiver et le printemps, pour qu'elles aillent se perdre dans les lacs Arrow inférieur et supérieur, au lieu de venir s'entasser près du quai d'Arrowhead, et nuire considérablement à la navigation. Quand ce dragage aura été fait on croit que la glace ne causera plus de troubles à Arrowhead.

Ces travaux furent commencés le 21 décembre 1914 et terminés le 4 février 1915, au coût de $857.45.

BANKS (ÎLE).

On a fait un examen des conditions à l'île Banks, qui est située à cinquante milles de la côte de la Colombie-Britannique, vis-à-vis de Prince-Rupert, en vue d'y construire un quai. On a constaté qu'à cet endroit un quai flottant serait plus utilisable qu'un quai ordinaire en pilotis. On a fait un rapport dans ce sens au ministère, à Ottawa, et on a demandé un montant de $2,500 pour construire ce quai.

BARNSTON (ÎLE).

Du 24 au 29 juin, on a placé 16 nouveaux pilotis et des machines au coût de $315.70.

BEAR-RIVER.

On a construit à cet endroit un quai flottant de 100 x 30 pieds avec un abord de 40 x 6 pieds. Ce travail fut commencé le 21 septembre et terminé le 28 octobre 1914. Les dépenses ont été de $990.

BEATON.

On a fait des réparations à l'abord et au garde-corps du quai, au coût de $124.48.

BELLA-BELLA.

Des instructions furent reçues d'examiner et de faire rapport sur la proposition que M. J. A. Pauline avait faite au ministère de lui céder son quai ainsi que le droit de passage sur son terrain pour y arriver.

On a recommandé l'acceptation de cette proposition et on a demandé un montant de $7,300 pour terminer les travaux.

BELLA-COOLA.

La rivière Bella-Coola étant devenue obstruée par des billots flottants, elle sortit de son lit et empiéta sur la réserve des sauvages à cet endroit. On a fait un rapport à ce sujet et demandé un montant de $13,000 pour enlever ces obstructions et faire rentrer la rivière dans son lit naturel.

BINDLEYS-LANDING.

Bindleys-Landing est un endroit de villégiature situé sur le côté sud de l'île Bowen, détroit de Howe, à 18 milles de la ville de Vancouver. Il y a un bureau de poste, un magasin et un hôtel; un chemin, construit par le gouvernement provincial, donne accès à cet endroit aux colons et habitants du voisinage. Deux bateaux pendant l'été et un bateau pendant l'hiver arrêtent chaque jour à cet endroit.

Après que l'autorisation eut été donnée de construire un quai à cet endroit, un contrat fut adjugé à Jas. Macdonald et Cie, au taux par unité, de $22 et $15 respectivement pour les pilotis en bois franc et les pilotis en sapin, et de $30 par mille pieds pour le bois employé. Les pilotis en bois franc furent livrés aux entrepreneurs à New-Westminster. L'ouvrage fut commencé le 11 juillet et terminé le 4 août; les dépenses totales ont été de $3,994.36.

Ce quai consiste en une passerelle en chevalets de 240 pieds par 14 pieds et en une pile de tête de 40 x 60 pieds avec un quai flottant par les petits bateaux de 18 x 32 pieds. On a pourvu ce quai d'un hangar de 10 x 18 pieds, d'une passerelle et d'une cale d'accostage.

BLIND-BAY.

Le quai de Blind-Bay a été construit par du travail à la journée et consiste en une étendue en chevalets avec plancher en bois, un abord à niveau de 27½ x 18¾ pieds, une plate-forme à niveau de 28 x 32 pieds, avec un abri de 12 x 20 pieds, et une plate-forme inclinée de 108 x 32 pieds avec une pente de 1 dans 12, à partir du plancher de l'abord et de la plate-forme jusqu'à 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. Les travaux furent commencés le 14 octobre et terminés le 4 décembre. Les dépenses ont été de $3,499.97.

BURTON.

Des réparations ont été faites aux pilots de défense et aux nouveaux pilotis d'amarrage, au coût de $569.85.

Dragage.

Au pied des rapides, en bas de Burton, il y a de nombreux bancs de sable, qui rendent la navigation très difficile lorsque l'eau est basse. On a décidé de draguer un chenal navigable par les bateaux en tout temps. Dans ce but la drague du ministère *Sheldrake* a été employée du 2 février au 1er mars 1915. Elle a creusé un chenal de 1,795 pieds de longueur et de 75 pieds de largeur avec une profondeur moyenne de 8 pieds à l'eau basse. On a enlevé et jeté par-dessus bord 13,130 verges cubes de déblais, mesurées sur place, ayant un facteur d'expansion de 15 pour 100, ce qui forme un montant de 15,100 verges cubes, mesure de chaland, au coût de $1,377.51. Ces déblais consistaient principalement en du sable.

ROCK-SLIDE (en bas).

A l'eau basse, le chenal de la rivière Colombie, près de son entrée dans le lac Lower-Arrow, a très peu de profondeur à cause de nombreux bancs de sable qui s'accumulent lorsque l'eau est haute. Le 1er mars 1915, la drague *Sheldrake* a commencé le creusage d'un chenal de 1,200 pieds de longueur, 75 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur à l'eau basse.

Ce travail fut terminé le 15 mars 1915. On a enlevé et jeté par-dessus bord, 8,390 verges cubes, mesurées sur place, de déblais consistant principalement en du sable. Le facteur d'expansion a été de 15 pour 100, ce qui donne une quantité de 9,650 verges cubes, mesure de chaland. Le coût de ce travail a été de $709.39.

CANOE-CREEK.

Un montant de $2,500 fut voté pour terminer le travail commencé l'année dernière. On a dépensé, cette année, $1,961.47; et les travaux furent finis le 16 avril.

CEDAR CREEK.

Dragage.

Cedar Creek est situé sur le côté ouest du lac Kootenay, à un mille au nord d'Ainsworth; c'est le terminus de la ligne de tramways des compagnies minières *Consolidated Mining and Smelting* et *Silver Hoard Mining.*

Ces compagnies possèdent des hangars pour les minerais à Cedar Creek et il a fallu draguer le chenal pour permettre aux barges d'accoster près des hangars.

En 1913-14, la drague du ministère *Bitterns* a travaillé à cet endroit et a enlevé 8,546 verges cubes de déblais consistant principalement en du roc et de la glaise. Avant qu'on ait pu construire un encaissement de protection, il se produisit un éboulement de la berge. La drague *Bittern* fut employée à nettoyer le chenal, du 22 au 28 avril 1914. Deux tranchées de 154 et 102 pieds de longueur respectivement, furent creusées, avec une largeur de 50 pieds et une profondeur moyenne de 6 pieds et 5 pieds à l'eau basse. On a enlevé et jeté par-dessus bord, 320 verges cubes, mesure de chaland, de gravier et de sable, au coût de $168.42.

Ce travail a crée un chenal de chaque côté des hangars à minerais et permet aux barges d'y accoster en tout temps.

CHEMAINUS.

On a construit à cet endroit un quai flottant de 20 x 30 pieds, une passerelle de 36 x 6 pieds et un abord de 182 x 6 pieds. Les travaux durèrent du 7 au 31 octobre 1914.

Les dépenses ont été de $597.45.

CHEMAINUS (*rivière*).

On a enlevé un amas de bois qui obstruait la rivière Chemainus. Ce travail fut commencé le 3 août et terminé le 31 octobre 1914. Subséquemment des arbres tombèrent dans la rivière et l'obstruèrent de nouveau. On les enleva du 15 au 20 février 1915.

Les dépenses ont été de $1,494.61.

CHILLIWACK.

On a fait des réparations au quai du gouvernement à Chilliwack, sur la rivière Fraser, en différents temps cette année.

On a renouvelé certaines parties du plancher du quai et des pièces de supports qui étaient pourries. Un corral a aussi été construit pour faciliter l'embarquement et le débarquement du bétail. Le coût total de ces travaux a été de $764.35.

Pendant la période de l'eau basse, les bateaux ne peuvent remonter la rivière Fraser jusqu'à Chilliwack. On se sert alors d'un quai situé à deux milles plus bas, où l'on débarque les marchandises qui sont ensuite transportées à Chilliwack par des voitures. On a construit à ce quai une cale d'accostage de 75 x 8 pieds, un nouveau hangar de 24 x 40 pieds et un abri pour le bétail de 12 x 40 pieds. Ces travaux ont coûté $227.70.

COBURN'S BAR.

Rivière Thompson Sud.

Le 17 octobre, la drague fut remorquée à Shuswap où elle commença à travailler le 22 du même mois. Le 31 décembre elle avait fini le dragage d'une tranchée de 1,456 pieds de longueur, 45 pieds de largeur, et 3·53 pieds de profondeur. Le creusage fut fait à 6·5 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, ce qui donne 5 pieds de profondeur. On a enlevé 8,624 verges cubes de glaise, de sable et de tuf; plus tard (le 18 janvier) il fallut draguer de nouveau 75 verges cubes qui avaient glissé dans la tranchée. Ce dragage a coûté $2,346.02, ou 26.96 cents par verge cube. Du 2 au 16 janvier, on a creusé une autre tranchée de 404 pieds de longueur, 45 pieds de largeur, et une profondeur de 3·05 pieds. On a enlevé 2,062 verges cubes de glaise au coût de $343.51, ou 16.65 cents par verge cube, ce qui donne une profondeur navigable de 5 pieds. Deux autres tranchées ont été creusées en remplacement des anciennes qui n'étaient pas en alignement avec l'ouverture du nouveau pont construit par le gouvernement provincial. Une de ces tranchées a 656 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 4·8 pieds de profondeur, on a enlevé 5,185 verges cubes de déblais et 200 verges cubes qui avaient glissé de nouveau dans la tranchée au coût de $778.32, ou 14·45 cents par verge cube. On a creusé jusqu'à une profondeur de 4½ pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, ce qui donne une profondeur navigable de 4 pieds. Le 19 février, la drague fut remorquée à l'autre tranchée où elle a travaillé du 22 février au 5 mars. Cette tranchée a 420 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 2·7 pieds. On a enlevé 1,884 verges cubes de glaise et de sable au coût de $385.34, ou 20·45 cents par verge cube. On a creusé jusqu'à une profondeur de 5 pieds, ce qui donne une profondeur navigable de 4 pieds. Du 8 au 20 mars, la drague creusa une autre tranchée de 372 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 3·9 pieds de profondeur; le dragage a été fait à une profondeur de 5 pieds au-dessous du niveau de l'eau, ce qui donne un chenal navigable de 4 pieds à l'eau basse on a enlevé 2,441 verges cubes au coût de $446.30, ou 18·28 cents par verge cube. Du 21 au 31 mars, la drague a creusé une tranchée de 268 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur moyenne. On a enlevé 1,340 verges cubes de glaise et de gravier au coût de $327.39, ou 24·43 cents par verge cube. Pour terminer ce travail, il faudra encore draguer sur une longueur de 205 pieds.

RIVIÈRE COLOMBIE.

La rivière Colombie, entre le lac Windermere et la ville de Golden, sur la ligne du Pacifique-Canadien, ce qui forme une distance de 100 milles, est navigable pour les bateaux à faible tirant d'eau, d'avril à novembre. Le bateau arrache-souches *Muskrat* est employé dans cette partie de la rivière pour enlever les obstructions et maintenir un chenal navigable.



Van Anda, C.-B.



Whaletown. C.-B.

19—1916—iv—21a

Il a été employé du 16 mars au 3 octobre 1914, lorsqu'il fut mis en hivernage.

Au cours de la saison on a fait les travaux suivants:—

Des réparations à l'outillage et aux chalands; l'enlèvement des souches de Red-Rock au lac Windermere, une distance de 35 milles; l'enlèvement des souches du lac Windermere au lac Colombie, une distance de 9 milles; la construction d'un chevalet au barrage de l'étang Horsethief et le renforcement du barrage au moyen de fascines et de 135 verges cubes de roc; l'enlèvement d'herbes marines sur une distance de 300 verges, à 1 mille en bas d'Athalmer; l'enlèvement de la vase qu'il y avait du côté sud du quai de Windermere; l'enfoncement de 70 maîtres pilotis le long du coude du chenal, en haut du pont tournant d'Athalmer; le nettoyage des broussailles et des arbres inclinés des rives entre Golden et Athalmer.

Le coût total de ces travaux a été de $4,847.26.

LACS ARROW.

La partie de la rivière Colombie qui raccorde les lacs Arrow inférieur et supérieur est connue sous le nom de *Narrows* et a 20 milles de longueur. En 1914-15, la drague *Sheldrake* a été employée pendant une partie de la saison pour draguer les barres de sable et maintenir un chenal navigable dans cette partie de la rivière.

COMOX.

A cet endroit on a agrandi le quai permanent et le quai flottant; réparé d'une manière générale le quai permanent, le quai flottant et l'abord; on a construit deux nouvelles cales d'accostage; on a exhaussé l'abord sur une longueur de 160 pieds pour le mettre au niveau de la chaussée et on a changé le hangar à marchandises de place. Environ la moitié des pilotis employés dans la construction du nouvel ouvrage ont été créosotés. Ces travaux ont été commencés le 25 novembre 1914 et terminés le 9 janvier 1915. Les dépenses ont été de $5,980.

RIVIÈRE COURTNEY.

Dragage.

On a fait du dragage en bas de l'embouchure de la rivière Courtney dans le but de creuser un chenal qui permettra aux bateaux ayant un tonnage de 100 tonnes d'entrer dans la rivière lorsque la mer est étale. Le plan original comportait le dragage d'un chenal de 8,600 pieds de longueur par 60 pieds de largeur, et d'un chenal additionnel de 420 pieds de longueur par 300 pieds de largeur. Ce projet fut amendé et on décida de creuser, de la baie Comox à la rivière Courtney, un chenal droit de 2,4400 pieds de longueur et de 60 pieds de largeur.

On s'aperçut qu'il était impossible de creuser un chenal peu profond à mer haute, parce qu'il fallait au moins une profondeur de 8 pieds à mer basse pour que la drague puisse flotter. On a aussi été obligé de creuser un chenal de 100 pieds de largeur pour les mêmes raisons. Le travail fut fait du 18 août au 12 octobre 1914, par la drague hydraulique *King Edward,* qui a creusé un chenal de 2,806 pieds de longueur, de 100 pieds de largeur et de 8 pieds de profondeur à l'eau basse, ce qui a nécessité l'enlèvement de 128,900 verges cubes de gravier et d'alluvions.

Comme il s'est formé une barre tout récemment en haut du chenal dragué, il faudra continuer le dragage dans la direction de la rivière Courtney.

Le coût de cet ouvrage a été de $7,812.443, ou 60·6 cents par verge cube.

RIVIÈRE COWICHAN.

Du 21 mars au 16 avril 1914, on a fait un levé de la rivière Cowichan, afin de se procurer des renseignements au sujet de la possibilité d'établir une voie de navigation entre la baie Cowichan et la ville de Duncans.

On a dépensé un montant de $330.55.

BAIE CRAWFORD.

La baie Crawford est située dans le lac Kootenay, district de Kootenay-Ouest.

Le gouvernement provincial a transféré le quai de cet endroit au ministère par un Arrêté en Conseil, en date du 16 mars 1915. L'emplacement du quai mesure 0·24 acre et est décrit comme suit: A partir de l'angle sud-est du lot 196, groupe 1, district de Kootenay-ouest, dans la direction de l'ouest sur une longueur de 237½ pieds le long de la limite sud du dit lot; ensuite sur une distance de 196½ pieds dans la direction du sud, ce qui constitue l'abord du quai, ensuite dans la direction du sud, une longueur de 422 pieds par une largeur de 50 pieds.

En 1914, le quai a été élargi de 20 à 30 pieds et allongé de 180 pieds à 270 pieds, au coût de $1,441.75.

Au cours du dernier exercice financier, on a construit un prolongement au quai flottant et un hangar, au coût de $540.33.

ÎLE DEAS.

On a réparé les travaux de protection de la rive, au moyen de fascines et d'une charge de chaland de pierres, au coût de $674.

Ce travail a été fait à la journée du 16 au 24 juin.

DEAR PARK.

On a réparé les pilotis de défense et les pilotis d'amarrage, au coût de $906.75.

EAST-ROBSON.

East-Robson est un établissement agricole et fruitier situé sur la rive est de la rivière Colombie, à 7 milles en bas de l'extrémité inférieure du lac Arrow inférieur. La population est d'environ 100 habitants.

Du 13 janvier au 17 février 1915, on a construit un quai en pilotis et en bois, de 30 pieds de largeur et de 332 pieds de longueur, avec une pente de 6 pour 100, au coût de $2,940.11.

EBURNE.

La municipalité de Richmond, sur l'île Luhe est réunie à la ville de Eburne, municipalité de Pointe Grey, au moyen de deux ponts jetés sur le bras nord de la rivière Fraser. L'île Sea qui est située à mi-chemin entre ces deux endroits, a un service de l'eau qui lui arrive par un tuyau submergé traversant l'embranchement sud du bras nord de la rivière. Ce tuyau était brisé assez souvent par les sables mouvants de la rivière.

Des représentations ayant été faites au ministère; l'autorisation fut donnée d'employer la drague *King Edward* du 1er au 4 juin, pour draguer une tranchée de 170 pieds de longueur, 90 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées.

On a enlevé 5,335 verges cubes, mesurées sur place, de sable et d'alluvion qui furent déposées sur l'île Sea. Ce dragage a coûté 44 cents par verge cube ou un total de $510.32.

EDGEWOOD.

On a fait des réparations aux pilotis de défense et aux pilotis d'amarrage, au coût de $244.

BAIE EVANS.

La baie Evans est un port abrité sur le côté est de l'île Read, chenal Antil. Il n'y a pas de village à cet endroit, mais les bateaux de cabotage arrêtent à cet endroit et y laissent les marchandises adressées aux colons des voisinages. Le chemin du gouvernement provincial traverse cette île.

Après avoir reçu l'autorisation à cet effet, on a construit un quai flottant qu'on a ancré dans la baie. Ce quai a 30 x 40 pieds; il a été construit avec des billots de cèdre et un plancher en bois; il est ancré au moyen de chaînes et de blocs en béton. Les travaux furent faites du 15 septembre au 23 octobre. Les dépenses totales ont été de $897.81.

FARRINGTON.

Farrington est un établissement agricole et fruitier, situé sur la rive nord du bras ouest du lac Kootenay, à 10 milles de la ville de Nelson. Cet endroit devient populaire

Après que la permission eut été obtenue, on construisit, du 1er août au 3 septembre 1914, un quai flottant de 40 x 80 pieds avec un abord flottant de 256 pieds de longueur par 16 pieds de largeur. Le quai est maintenu en position au moyen de pilotis d'amarrage. Un hangar à marchandise de 12 x 16 pieds a été construit sur le quai.

Le coût total de l'ouvrage a été de $5,008.39.

FRASER LANDING.

Frasers Landing est un établissement agricole et fruitier, situé sur la rive nord du bras ouest du lac Kootenay, à 19 milles de Nelson. La population est d'environ 125 habitants.

L'autorisation ayant été obtenue, on a construit, du 9 au 21 septembre, un quai flottant de 32 x 40 pieds, avec un abord flottant de 112 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, maintenus en place au moyen de pilotis.

Le coût total de l'ouvrage a été de $1,323.09.

RIVIÈRE FRASER.

Bras nord.

On a entrepris du dragage à l'embouchure du bras nord de la rivière Fraser afin de creuser et maintenir un chenal navigable à travers les battures en sable de l'embouchure de la rivière. Le projet comprend le creusage d'un chenal de 22,000 pieds de longueur et 10 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées; ainsi que la construction d'une jetée de protection de 22,800 pieds de longueur, parallèlement au chenal dragué sur le côté sud. Ce travail nécessitera l'enlèvement de 3,000,000 de verges cubes de sable et les matériaux suivants pour la construction de la jetée: 5,500 pilotis en sapin, 643,000 pieds m.p. de bois brut, 132,237 verges cubes de fascinages, 22,637 verges cubes de fascines détachées et 186,500 tonnes de pierre..

Cet ouvrage est maintenant en cours d'exécution, à l'entreprise, par la "Pacific Dredging Co." de Vancouver. Le 31 mars, on avait fait 21·3 pour 100 du dragage, représentant 640,873 verges cubes de déblais; la jetée était terminée sur une longueur de 14,700 pieds linéaires et partiellement construite sur une longueur de 6,000 pieds. Les dépenses ont été de $347,238.71.

Bancs de sable.

Les bancs de sable de la rivière Fraser forment un grand delta de 5½ milles de largeur, à partir de l'embouchure de la rivière, à Steveston, jusqu'aux détroits de Georgie. Lorsque la mer est haute ce delta est submergé, mais à mer basse, il est à sec sur presque toute son étendue.

Le chenal montre depuis trois ans une tendance à passer à travers les bancs de sable à ¾ de mille plus au nord qu'autrefois. On a aidé par du dragage l'érosion naturelle et on a produit un chenal plus direct et plus court que l'ancien. Le nouveau chenal a une profondeur de 27½ pieds lorsque la marée atteint 12 pieds de hauteur. Ces conditions sont les meilleures qu'on ait jamais eues pour l'entrée des bateaux dans la rivière Fraser.

Il y a toute apparence que le chenal deviendra encore plus profond par l'action naturelle des eaux aidée par du dragage et une jetée de direction du courant sur le côté nord du chenal.

Les dragues hydrauliques *n°303* et *King Edward* ont été employées cette année pour la formation de ce nouveau chenal parallèlement avec la jetée déjà construite et la jetée proposée. La première de ces dragues a été employée presqu'exclusivement à ce travail pendant toute l'année, avec double équipe se relevant et travaillant 9½ heures chacune.

Le tableau suivant indique l'ouvrage fait par chacune des deux dragues:

DRAGUE *N° 303.*

Intervalles pendant lesquels la drague a été employée.	Verges cubes, mesurés par la cuiller de la drague.	Nature des déblais.	Endroits où la drague à travaillé.	Remarques.
1er avril au 6 août..	559,995	Glaise et sable	Bancs de sable....	Nouveau chenal.
7 août au 28 août...	....	....	New-Westminster.	Rempliss. pour la ville.
29 août au 3 déc..........	....	....	....	Réparations.
4 déc. au 18 déc.........	....	....	New-Westminster.	Rempliss. pour la ville.
21 déc. au 25 janv...... .	145,390	Glaise et sable.... .	Bancs de sable....	Nouveau chenal.
26 janv. au 31 mars.	....	....	....	Réparat. et altérations.
Total.............	705,295			

DRAGUE *KING EDWARD.*

Intervalles pendant lesquels la drague a été employée.	Verges cubes, mesurées sur place.	Nature des déblais.	Endroits où la drague a travaillé.	Remarques.
1er avril au 16 mai.......	86,875	Alluv. sable et glaise	Bancs de sable...	Nouveau chenal.
8 juin au 4 août.........	135,764	Sable et glaise	"	"
Total..	222,639			

Comme il est indiqué par ces tableaux, 927, 934 verges cubes d'alluvions, de sable et de glaise ont été enlevées du nouveau chenal pendant l'exercice financier au coût total de $93,244.75. Ce coût total est calculé d'après les prix par unité de 9·61 cents et 11.44 cents par verge cube pour les dragues *N° 203* et *King Edward* respectivement.

Somme toute, le chenal dragué paraît se maintenir à la profondeur initiale, bien qu'il se produise du remplissage ou de l'érosion selon que l'eau est haute ou basse dans la rivière Fraser.

En plus de l'ouvrage fait par les dragues du ministère, la drague *P. D. C. n°4* de la *Navigation Dredging Company*, a enlevé, au cours de l'année, 2,471 verges cubes de sable, mesure de chaland. Ce travail fut commencé le 3 janvier 1914; on a enlevé

une quantité totale de 3,493 verges cubes à 23½ cents par verge.. Des tempêtes obligèrent la drague de suspendre son travail et l'ouvrage fut discontinué. La quantité ci-dessus mentionnée a été draguée du 1er au 23 avril.

RIVIÈRE FRASER (INFÉRIEURE).

Etang Woodwards.

Un barrage a été construit à l'étang Woodwards, sur la rivière Fraser, à 12 milles en bas de New-Westminster. Ce travail a été fait à l'entreprise par MM. Hodgson, King & Phalin, de Vancouver.

Ce travail était en cours au commencement de l'exercice financier et a été terminé le 30 avril. Le coût total a été de $6,550.97.

FULFORD-HARBOUR.

On a construit à cet endroit un quai flottant de 20 x 30 pieds et un abord de 1,450 x 5 pieds, avec un "T" et un hangar à marchandises de 10 x 8 pieds. Les travaux furent commencés le 3 août et terminés le 8 septembre 1914.

Les dépenses ont été de $2,115.63.

GANGES-HARBOUR.

On a construit à cet endroit un quai de 90 x 50 pieds, un abord de 250 x 16 pieds, un quai flottant de 30 x 20 pieds, une cale d'accostage de 30 x 9 pieds et une passerelle, à partir du hangar à marchandises, de 35 x 20 pieds a aussi été construit sur le quai. Les travaux furent commencés le 14 août et terminés le 3 septembre 1914.

Les dépenses ont été de $3,700.

GLENEDEN.

Un montant ded $7,300 fut voté et un contrat fut adjugé à MM. James Macdonald & Cie, pour la construction en cet endroit, d'une structure en chevalets de pilotis avec plancher, consistant en un abord à niveau de 428 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, une pile de virage de 42 pieds de longueur par 32 pieds de largeur avec un hangar-abri de 20 x 12 pieds et une extrémité extérieure en pente, de 126 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, s'inclinant du niveau du plancher de l'abord jusqu'à 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse à son extrémité extérieure, formant une pente de 1 dans 11½. Les travaux furent commencés le 5 novembre; ils furent suspendus du 17 au 24 novembre pendant qu'on en venait à un arrangement au sujet d'une erreur qui avait été faite dans les chevalets en pilotis. La construction du quai fut terminé le 16 décembre au coût total de $5,535.45.

GOOSE-BAY.

On a autorisé la construction d'un petit quai flottant pour les bateaux automobiles. Il fut construit à l'anse Dodge, île de Digby, et remorqué à Goose-Bay où il fut attaché au quai permanent du ministère à cet endroit. Le coût de cet ouvrage a été de $213.69.

GRACE-HARBOUR.

Grace-Harbour, est situé à l'extrémité sud-ouest de l'île Gambier, détroit de Havre, à 25 milles au nord-ouest de Vancouver. Il n'y a pas de village à cet endroit mais les bateaux qui font le service dans le détroit y arrivent chaque jour pour y prendre ou y laisser les marchandises reçues ou expédiées par les habitants des environs.

Le 16 juin, un contrat fut adjugé à MM. James Macdonald & Cie, pour la construction d'un quai dans le havre au bout du chemin public, aux prix par unité de $35

et $15 respectivement pour les pilotis créosotés et les pilotis en sapin, et $30 par M. pour le bois, le tout mis en œuvre.

Les travaux furent commencés le 26 juillet et terminés le 16 août, au coût total de $4,300.05.

Cet ouvrage consiste en un quai en pilotis avec superstructure en bois, de 40 x 60 pieds, un abord de 225 x 14 pieds et un quai flottant pour les petits bateaux, de 16 x 36 pieds. On a construit un hangar de 10 x 18 pieds, une cale d'accostage et une passerelle.

GRAHAM'S-LANDING.

Le 25 mars, la drague *Sheldrake* a commencé, à Graham's-Landing, le dragage d'un chenal transversal qui permettra aux bateaux de traverser du chenal en eau profonde sur le côté ouest à celui du côté est. Au 31 mars 1914, on avait creusé un chenal de 450 pieds de longueur et de 75 pieds de largeur avec une profondeur minimum de 9 pieds à l'eau basse.

En 1914-15, les travaux furent continués par la drague *Sheldrake,* à différents intervalles, comme suit: du 1er avril au 2 mai 1914; du 23 septembre au 18 octobre 1914; du 22 octobre 1914 au 1er février 1915 et du 16 au 31 mars 1915. A cette dernière date la drague travaillait encore et la tranchée était presque terminée. Pendant ces différentes périodes, on a creusé une tranchée de 2,977 pieds de longueur, 150 pieds de largeur et d'une profondeur moyenne de 8 pieds à l'eau basse. Les déblais enlevés consistaient en sable et glaise, mais principalement en sable; on en a enlevé 79,400 verges cubes, mesurées sur place, ou 86,155 verges cubes, mesure de chaland, au coût de $9,252.18.

GRANITE-BAY.

Granite-Bay est un endroit situé sur la côte est de l'île Upper-Valdex, à 120 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver.

Il n'y a pas de municipalité organisée sur la baie, mais il y a un bureau de poste, un magasin et le terminus du chemin de fer d'une compagnie manufacturière de bois importante qui en font un point central pour les colons, les mineurs et les journaliers travaillant à la coupe du bois dans ce district. Des bateaux de cabotage arrêtent régulièrement dans la baie et y laissent des quantités considérables de marchandises quand les mines et les coupes de bois sont en opération.

Le 16 juin la permission fut donnée de construire un quai, à l'entreprise, dans la baie.

Plus tard il fut décidé de construire un quai flottant au lieu d'un quai en chevalets, comme on l'avait d'abord décidé. L'estimation du coût de cet ouvrage se trouva réduite de ce fait de $1,500.

Les travaux furent faits à la journée du 10 août au 4 novembre, au coût total de $3,065.16.

L'ouvrage consiste en un quai flottant de 36 x 50 pieds, avec une passerelle flottante de 609 pieds de longueur et de 6 pieds de largeur, et un hangar de 12 x 20 pieds.

GREEN'S-LANDING.

Du 2 au 5 juillet, on a agrandi le hangar et on a remplacé 8 pilotis et 4 chapeaux de pilotis au coût total de $147.81.

HALL'S-LANDING.

Hall's-Landing est un endroit agricole et fruitier situé sur le côté ouest de la rivière Colombie, à 3 milles au-dessus de la tête du lac Arrow supérieur. La population est d'environ 150 habitants. Il y a une grande étendue de terrain très fertile dans les alentours; le défrichement s'y fait très rapidement.

En 1914-15, on a autorisé la dépense de $5,000 pour la construction d'un quai; les travaux furent commencés le 19 novembre et terminés le 23 décembre 1914, au coût de $3,492.64.

Ce quai a été construit en pilotis et en bois de construction; il a 150 pieds de longueur et 32 pieds de largeur, avec un fruit de 1 dans 10, et un abord de 16 pieds de largeur et de 60 pieds de longueur le raccordant au chemin provincial. On a construit un brise-lames en pilotis à partir de l'angle supérieur du quai jusqu'au rivage pour empêcher le bois flottant de venir se loger près du quai, on a aussi lambrissé toute la face du brise-lames et du quai, dans le même but, avec des madriers de 3 x 12 pouces, espacés de 6 pouces.

HAMMOND.

Du 3 au 9 décembre, on a fait des réparations au quai, consistant en la construction d'une nouvelle cale d'accostage, la pose de nouveaux soliveaux, de madriers et de 17 pilotis, au coût de $315.75.

HARRIS-ROAD.

Le débarcadère de Harris-Road est situé à la jonction du chemin du gouvernement provincial et de la rivière Lilloet, un petit cours d'eau qui se jette dans la rivière Pitt et de là dans la rivière Fraser. Le débarcadère est situé à 5 milles plus haut que le confluent des rivières Pitt et Fraser, à 11 milles de la ville de New-Westminster. C'est le centre d'un riche district agricole et il se fait un trafic considérable.

On a construit un petit quai avec abords, de forme irrégulière, pour correspondre la forme du terrain ayant une superficie de 1,292 pieds carrés. Il est construit sur des chevalets de pilotis de manière que d'abord donne sur le pont public abjacent

Cet ouvrage a été fait à la journée, avec l'outillage du ministère du 16 décembre au 11 janvier, au coût total de $1,122.46.

HARROP.

On a fait des réparations aux pilotis d'amarrage, au coût de $167.20.

HERIOT-BAY.

Heriot-Bay est situé sur la côte sud-ouest de l'île Upper Valdes, à 110 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver. C'est l'établissement le plus ancien et le plus important de l'île Valdes; les compagnies qni font l'exploitation du bois y ont établi leur base et un grand hôtel reçoit de nombreux touristes.

Le 16 juin, la permission fut donnée de construire un nouveau quai à cet endroit et un contrat fut adjugé à la compagnie James McDonald, pour l'exécution de ce travail, à raison de $35 et $15 respectivement pour les pilotis créosotés et les pilotis ordinaires et $30 par M. pour le bois de construction, le tout mis en œuvre

Cet ouvrage comprend un quai en chevalets et superstructure en bois de 40 x 60 pieds, un abord de 135 x 14 pieds et un quai flottant pour les petits bateaux, de 18 x 28 pieds.

Les travaux furent terminés le 19 septembre, leur coût total a été de $4,800.77.

HOLBERG.

Ou a réparé les dommages faits au quai par le bateau du Pacifique-Canadien *Maquinna;* on a remplacé 5 pilotis, des chapeaux de pilotis, des solives et des pièces de couronnement. Les travaux furent commencés le 22 juin et terminés le 29 juin 1914. Les dépenses ont été de $169.20.

HOLLYBURN.

Hollyburn est la partie commerciale de la ville de West Vancouver, qui est située immédiatement à la sortie des premières passes *narrows* de Burrard Inlet West Vancouver est l'un des faubourgs résidentiels de Vancouver, sa population est d'environ 500 habitants Il se fait un trafic considérable entre Hollyburn et Vancouver au moyen d'un bateau traversier, de chalands et de bateaux automobiles.

Sur les représentations faites par le Conseil de West Vancouver, on recommanda que du dragage soit fait auprès du quai du gouvernement pour donner une profondeur de 6 pieds à l'eau basse des grandes marées et permettre aux chalands et aux bateaux automobiles d'accoster près du quai. Ce travail fut autorisé le 22 juillet et un contrat fut adjugé à M J. W. Pike pour l'exécution de ce dragage à 30 cents par verge cube et 20 cents par verge pour les déblais jetés par-dessus bord.

Les travaux furent commencés le 10 août et terminés le 20 septembre; on a enlevé 2,769 verges cubes, de gros gravier et de pierres, mesurées sur place, et on a jeté par-dessus bord 1,704 verges cubes de déblais, formant un total de 4,473 verges cubes. La tranchée creusée a 162 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et 6 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. Le coût total de ces travaux a été de $1,439.95.

JACKSON BAY.

La baie Jackson est située à 165 milles au nord-ouest de Vancouver.

Il n'y a pas de municipalité organisée à cet endroit mais les bateaux de cabotage y arrêtent pour y déposer des marchandises, les sacs de malle, etc., pour les colons qui demeurent dans un rayon de 20 milles. Les colons emploient leurs propres bateaux pour transporter à leurs demeures les objets qui sont déposés sur le quai flottant par les bateaux.

Le 16 juin, la permission fut donnée de construire un quai flottant dans la baie; les travaux furent faits à la journée.

C'est un quai formé de pièces de cèdre recouvertes d'un plancher en bois et ancré en la manière ordinaire; il mesure 36 x 50 pieds et il est pourvu d'un hangar de 12 x 24 pieds. La construction en fut commencée le 1er août et terminée le 10 septembre au coût de $996.92.

JOHNSON'S LANDING.

Johnson's Landing est un établissement agricole et fruitier sur la rive est du lac Kootenay, à 7 milles de Kaslo. La population est peu nombreuse mais la colonisation s'y fait rapidement. La grève est de telle nature qu'on ne peut y atterrir pendant la saison de l'eau basse. La permission fut accordée de construire un quai à cet endroit pendant la saison 1914-15 et les travaux furent faits du 22 septembre au 21 octobre 1914. Le coût total de l'ouvrage a été de $1,822.41.

C'est un quai flottant de 40 x 30 pieds, avec un abord flottant de 12 pieds de largeur et 160 pieds de longueur; le tout est maintenu en place par des pilotis d'amarrage.

KASLO.

La ville de Kaslo est le centre d'un district minier très important de la Colombie-Britannique, on y trouve du minerai d'argent et de plomb en grande quantité. Sa population est d'environ 600 habitants. Le grand nombre des mineurs dispersés dans le district de Slocan se réunit et s'approvisionne dans cette ville. Les communications avec les mines se firent, dans les commencements, par la ligne d'un chemin de fer à voie étroite de la compagnie Kaslo et Slocan, une compagnie maintenue par le Great-Northern; par cette ligne on se rendait jusqu'à Sandon.

Il y a quelques années, ce chemin de fer a subi de grands dommages, et l'industrie minière s'étant trouvée en même temps à une époque de dépression, on suspendit tout trafic sur cette ligne. Il en fut ainsi jusqu'en 1912, alors qu'un syndicat, composé de gens d'affaires de l'endroit et de mineurs, acheta le chemin et son roulant, avec l'intention de le remettre en opération vu que les moyens de transport étaient la seule chose requise pour remettre les mines de ce district dans un état prospère.

Peu de temps après l'achat du chemin par le sydicat, il y eut des négociations entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et la compagnie du Pacifique-Canadien, et comme résultat le gouvernement accorda un bonus à la compagnie du chemin de fer, qui prit possession de cette voie et la mit dans un état propice à faire

un trafic avantageux, en la construisant à la même largeur que les autres chemins de fer. Cet ouvrage est actuellement complété, sauf quelques milles où le ballast n'est pas tout posé. Le terminus de cette ligne, à Kaslo, consistait, dans les commencements, en un petit quai de bois et de pierres, bien détérioré et parfaitement inutile pour le genre de trafic à faire.

En 1913-14, le Parlement vota un montant de $18,000 pour construire un quai en pilotis et en chevalets de bois, et le 26 décembre 1913 un contrat pour la somme de $13,500 fut adjugé à Wm. English, de Kaslo. Les travaux ont été commencés le 1er février et terminés le 31 mars 1914. Le 21 avril 1914, l'autorisation fut donnée de construire un prolongement de 98 pieds de longueur au quai et d'enlever le vieil encaissement du Great Northern, au coût de $2,110. L'eau ayant monté beaucoup dans le lac, il a été impossible d'exécuter ces travaux avant le mois de mars 1915.

Les dépenses pour 1914-15 ont été de $16,170.15.

KINKOLITH.

Un quai flottant pour les petits bateaux automobiles a été construit à Dodge-Cove, île Digby, et remorqué jusqu'au quai du ministère à Kinkolith, où il a été amarré en place, au coût total de $249.54.

KITIMATT.

On a fait un examen et un rapport sur l'opportunité de construire un quai à Kitimatt, district de Comox-Atlin. On a constaté qu'un quai flottant auquel les bateaux pourraient s'amarrer rendrait plus de services qu'un quai en pilotis. En conséquence on a demandé qu'un montant de $2,450 soit voté pour la construction de ce quai.

RIVIÈRE KITIMATT.

Cette rivière est devenue tellement obstruée par des arbres renversés et du bois flottant qu'elle a débordé ses rives et inondé environ trois mille acres de terrain. On a demandé qu'un montant soit voté pour l'enlèvement de ces obstructions et pour prévenir la répétition d'une telle inondation.

LANGLEY.

Des réparations générales ont été faites au mur de soutènement en cet endroit; on a remplacé des liens, des madriers et des pilotis de support. On a aussi déposé derrière le mur, pour le soutenir, une quantité considérable de fascines et 250 tonnes de pierre.

Ces travaux ont été faits à la journée, du 30 mai au 13 juin, et ont coûté environ $812.

LOCKPORT.

On a autorisé la construction d'un quai flottant pour les petits bateaux automobiles, à Lockport, île Morsby, groupe des îles de la rivière Charlotte. Ce quai a été construit à l'île Digby, havre de Prince-Rupert, mais le mauvais temps a empêché qu'on puisse le remorquer à Lockport. Il est encore à l'île Digby et on attend une occasion favorable pour le mettre en place. Les dépenses ont été de $79.44.

LONGBEACH.

Dragage.

En 1913-14, on a construit un quai à cet endroit pour les bateaux à passagers ayant un tirant maximum de 5 pieds. Cet endroit était connu autrefois sous le nom de Halletts. Des bateaux tirant 8 pieds d'eau, ayant été mis en service, il a été nécessaire de faire du dragage à l'extrémité ouest du quai.

Le 1er avril 1914, la drague *Bittern* a commencé à travailler à cet endroit et a continué jusqu'au 4 avril 1914. Elle a creusé une tranchée de 60 pieds de longueur et 40 pieds de largeur, ayant une profondeur minimum de 8 pieds. On a enlevé et jeté par-dessus bord, 755 verges cubes de sable et gravier au coût de $125.45.

LUND.

Lund est situé à 82 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver.

Il y a un grand hôtel, un magasin, un bureau de poste, un bureau de télégraphe et un atelier de réparations pour les bateaux qui font de Lund un endroit important du nord. De grandes quantités de marchandises sont expédiées aux colons et aux bûcherons des environs.

Le 18 juin, l'autorisation fut donnée de démolir le vieux quai du gouvernement provincial et de le remplacer par un quai plus considérable.

Un contrat fut accordé à James McDonald et Cie pour l'exécution de cet ouvrage, aux taux, par unité, de $22 et $15 respectivement pour chaque pilotis en bois franc ou en sapin, et $30 par M. pour le bois de construction, le tout mis en œuvre. Les pilotis en bois franc furent fournis à l'entrepreneur à même la réserve du ministère des Travaux publics, à Vancouver.

Ce quai est de forme irrégulière; il a une longueur moyenne de 89 pieds et une largeur de 68 pieds, avec un abord en chevalets de 95 pieds de longueur et 16 pieds de largeur. Les travaux furent faits du 30 septembre au 28 octobre au coût total de $4,869.17.

MAGARS-LANDING.

Magars-Landing est situé sur la rivière Fraser, à 37 milles à l'est de la ville de New-Westminster. Il n'y a pas de municipalité organisée à cet endroit mais plusieurs chemins provinciaux y aboutissant et un grand nombre de cultivateurs y expédient leurs produits et y reçoivent des marchandises. Les bateaux qui font le service sur la rivière Fraser y arrêtent régulièrement.

On a construit un quai en chevalets et plancher en bois, de 40 x 50 pieds, avec une cale d'accostage de 87 x 12 pieds et un abord de 130 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur. Cet ouvrage a été fait à la journée avec l'outillage du ministère.

Les travaux ont duré du 5 au 31 octobre et ont coûté $1,849.60.

ÎLE MALCOLM (SOINTULA).

Sointula est un village situé sur la côte sud de l'île Malcolm à 195 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver. Ce village est le centre commercial d'un bon nombre de Finlandais, qui se sont établis sur l'île et qui importent du foin et des marchandises générales, tandis qu'ils expédient des œufs, des volailles, du poisson et des produits agricoles sur le marché de Vancouver.

Le 16 juin, il fut décidé de construire un nouveau quai sur l'emplacement du vieux quai provincial qui avait été emporté pendant une tempête de l'hiver de 1913.

Un contrat fut accordé à James McDonald et Cie pour l'exécution de cet ouvrage, aux fins par unité de $35 et $15 respectivement pour chaque pilotis créosoté et chaque pilotis en bois naturel, et $30 par M. pour le bois de construction, le tout mis en œuvre.

Ce nouveau quai est en chevalets et en bois, il mesure 90 x 35 pieds; l'abord est du même genre de construction et mesure 185 x 14 pieds. Un entrepôt de 16 x 20 pieds a été construit sur le quai et le vieil entrepôt, de 16 x 20 pieds, sera utilisé comme abri additionnel.

Les travaux ont été faits du 13 au 29 août et ont coûté $498.60.

MARSH'S-LANDING.

Marsh's-Landing est situé sur la rivière Fraser, à 25 milles à l'est de la ville de New-Westminster. Il n'y a pas de village au quai, mais les bateaux qui font le service sur la rivière Fraser y arrêtent régulièrement. La région avoisinante est riche en terres fertiles et est couverte d'une population assez dense de cultivateurs, qui utilisent ce quai pour l'expédition de leurs produits et pour le débarquement des marchandises qu'ils importent.

Le 7 mai, on décida de construire un quai à cet endroit; la construction en fut commencée le 6 juillet et terminée le 3 octobre. Les travaux ont été faits à la journée.

Le quai est en chevalets de pilotis et en bois de construction; il comprend une tête de quai de 40 x 50 pieds, une cale d'accostage de 72 x 12 pieds et un abord de 45 x 14 pieds.

Les dépenses totales ont été de $1,964.68.

MATSQUI.

Matsqui est un village situé à 1½ mille de la rivière Fraser et à 30 milles à l'est de la ville de New-Westminster.

Il y a un quai public sur la rivière, qui permet aux résidents du village et aux cultivateurs des environs de faire l'expédition de leurs produits et de recevoir leurs marchandises. On a été obligé de construire des digues et des barrages pour empêcher l'érosion des berges de la rivière et pour prévenir l'inondation d'une grande étendue de riches terres agricoles.

Cette année on a réparé les barrages et on a construit deux ouvrages de protection, de 30 x 30 pieds, en fascinages chargés de pierres.

Ces travaux ont été faits à la journée par l'outillage du ministère, du 8 mai au 28 juin, au coût total de $1,759.93.

MISSIONS

Du 2 au 25 novembre, on a construit en cet endroit une nouvelle calo d'accostage et on a renouvelé la superstructure du quai et placé 11 nouveaux pilotis, au coût total de $1,108.30.

MOUNT LEHMAN.

Du 23 novembre au 2 décembre, on a renouvelé des solives, des madriers et on a placé 22 nouveaux pilotis dans l'ouvrage, au coût de $533.10.

NAKUSP.

Nakusp est une petite ville minière située sur le côté est du lac Arrow-supérieur, à 36 milles d'Arrowhead. La population de la ville et du district est d'environ 600 habitants. Il y a deux scieries, une manufacture de bardeaux, et des chantiers maritimes dans la ville, qui est le centre d'environ 5,000 acres de terres fertiles. C'est aussi le terminus de l'embranchement Nakusp et Slocan, du Pacifique-Canadien, qui relie Nakusp au lac Slocan et aux différents centres situés sur le lac Kootenay.

En 1914-15, on a construit un quai à cet endroit; les travaux furent commencés pendant la période du 26 octobre au 30 novembre 1914 et terminés pendant la période du 8 au 27 février 1915. C'est un quai flottant de 40 à 80 pieds, avec une passerelle flottante de 16 pieds de largeur et de 311 pieds de longueur. Le quai est maintenu en place par des pilotis d'amarrage et la passerelle est retenue par des pilotis simples enfoncés de chaque côté, à tous les 16 pieds.

Le coût total de cet ouvrage a été de $5,269.94.

Dragage.

Afin de faciliter la construction de l'abord du nouveau quai, à Nakusp, il a fallu enlever un vieux caisson chargé de pierres, mesurant 40 verges cubes.

Du 19 au 21 octobre 1914, la drague du ministère *Sheldrake,* a enlevé ce caisson, au coût de $264.45.

NANAÏMO.

Dragage.

Au cours de la dernière saison, on a fait du dragage dans le havre, afin d'améliorer le chenal du sud, de créer un bassin de virage à l'extrémité sud du quai de la *Western Fuel Co.*, d'enlever des alluvions charroyés par la rivière et du roc qu'il y avait en avant de cette extrémité du quai, et d'enlever du roc qu'il y avait dans le chenal du nord. Le roc a été brisé par la dérocheuse *Lobnitz N° 2* qui a été employée du 20 avril 1914 jusqu'à la fin de l'exercice financier; le roc a été ensuite enlevé par la drague du ministère *Victoria* qui a été employée du 20 avril 1914 jusqu'à la fin de l'exercice financier; le roc a été ensuite enlevé par la drague du ministère *Victoria* qui a été employée à ce travail du 21 décembre 1914 au 11 mars 1915, et du dragage à l'entreprise a été fait par la drague hydraulique *Robson,* de la *Pacific Dredging Co.*, qui a été employée du 29 juin au 16 septembre 1914.

Il a été difficile de calculer au juste l'ouvrage fait par la drague *Robson,* car il s'est produit un certain montant de remplissage, qu'on ne pouvait estimer d'avance, depuis les sondages préliminaires, qui furent faits en juillet et août 1913, jusqu'au commencement du dragage. Comme on n'a pas fait de nouveaux sondages immédiatement avant le dragage, il aurait été injuste de ne créditer à l'entrepreneur que le montant indiqué par la différence entre les sondages préliminaires et les sondages faits à la fin des travaux. A mon avis, la quantité de 117,715 verges cubes de déblais, donnée dans les rapports de l'inspecteur, peut être considérée comme la quantité réelle de dragage fait, ce qui allouerait un pied pour le remplissage. Ce travail a donné au chenal du sud une largeur de 400 à 500 pieds et une profondeur de 30 pieds à l'eau basse. Une erreur de 100 pieds ayant été faite dans le tracé de la ligne de base, la drague *Robson* a travaillé en dehors du chenal, mais c'est plutôt un avantage, car avec très peu de dragage on pourra maintenant donner une largeur de 500 pieds au chenal. Ce sera un grand bénéfice pour la navigation, si l'on considère les grandes dimensions des bateaux qui entrent dans le port de Nanaïmo pour prendre leur cargaison de charbon. Dans le voisinage du quai de chargement, le fond est de telle nature que la drague *Robson* n'a pu travailler avec succès.

La drague *Robson* de la *Pacific Dredging Co.* a enlevé 107,715 verges cubes de déblais, à 23½ cents par verge cube, donnant un montant total de $27,663.02. Les déblais consistaient en vase, sable et gravier.

La "dérocheuse" *Lobnitz* a travaillé sur les subdivisions H et I du banc de roc Nicol, qui est très considérable et dont l'enlèvement prendra nécessairement beaucoup de temps. Sur la subdivision I, le dérochement s'est fait d'une manière satisfaisante et on a atteint une profondeur de 29 pieds à l'eau basse. On a enlevé de cet endroit 690 verges cubes de roc de la quantité estimée à 850 verges cubes. Sur la subdivision H on a brisé environ 3,045 verges cubes de roc, dont 1,540 verges cubes ont été enlevées par la drague *Victoria.* La "dérocheuse" *Lobnitz* a brisé 5,786 verges cubes du banc Nicol, et 1,710 verges cubes ont été enlevées par la drague *Victoria.* On a éprouvé de la difficulté à enlever le roc brisé au dernier endroit, parce qu'il se forme une substance assez semblable à du ciment, après que la dérocheuse a fini son travail, qui relie ensemble les morceaux de roc. La plus grande partie du roc enlevée a été tirée de la partie sud du banc Nicol, où ce cimentage n'a presque pas eu lieu. On estime à

11,094 verges cubes, la quantité totale de roc brisé par la "dérocheuse" *Lobtniz* au cour de la saison et la drague *Victoria* a enlevé les quantités suivantes:

	Verges cubes
Roc	3,940
Vase	630
Gravier	260
Total	4,830

mesure de chaland.

La "dérocheuse" *Lobnitz,* est une nouvelle machine et, pendant les premiers six mois de travail, il a été nécessaire de faire des réparations et des ajustages. A partir du mois de septembre, l'ouvrage s'est beaucoup amélioré.

L'ouvrage le plus important de l'année prochaine sera la continuation de l'enlèvement du roc du chenal du nord, du banc Nicol et d'en avant du quai de chargement.

On a fait un examen dans le but de s'assurer de la possibilité de détourner le cours de la rivière Nelson, afin de l'empêcher de remplir le havre avec les alluvions qu'elle charroie. Dans les conditions actuelles ce remplissage va continuer à se faire.

Le coût total du dérochement par l'outillage du ministère a été de $24,132.77.

Débarcadère.

Un montant de $1,750 avait été voté pour cet ouvrage. On avait alloué $550 de ce montant pour des réparations urgentes au débarcadère Farmer's, on en a dépensé $525. Ce travail fut fait du 21 septembre au 14 octobre 1914. Il reste un montant de $1,225 pour la construction d'un abord à ce débarcadère. Ce travail n'a pas encore été commencé parce qu'on est à faire des recherches pour déterminer à qui appartient le lot riverain sur lequel cet abord sera placé.

NEEDLES.

Needles est un centre agricole et où l'on fait la culture des fruits. Il est situé sur le côté ouest du lac Lower-Arrow. C'est aussi une place de débarquement pour le trafic de la vallée de Whatshan. La population du district est d'environ 250 âmes.

L'autorisation fut accordée, en 1913-14, pour la construction d'un quai, mais des difficultés ont surgi dans l'acquisition du terrain et il a fallu remettre les travaux à plus tard. En 1914, on termina la transaction et on fit les travaux du 25 juillet au 11 août, en utilisant les matériaux déjà rendus sur le terrain.

C'est un quai flottant de 40 x 80 pieds, maintenu en place par des pilotis d'amarrage, avec une passerelle flottante de 16 pieds de largeur et 241·7 pieds de longueur, assujettie à des pilotis enfoncés à tous les 16 pieds. Les différentes sections sont reliées ensemble par des bandes en fer de ½ pouce par 3 pouces, boulonnées avec des boulons de 1 pouce. Un hangar à marchandises de 12 x 16 pieds, a été placé sur le quai.

Le coût total de l'ouvrage, comprenant les dépenses de 1913-14 et 1914-15, a été de $6,762.84.

NELSON.

Dragage.

Nelson est une ville ayant une population d'environ 7,000 habitants; elle est située sur le bras ouest du lac Kootenay. Il y a une flottille de 250 yachts et bateaux moteurs sur le lac, dont 175 viennent s'ancrer dans le havre de Nelson. La drague du ministère *Bittern,* a été une partie de la saison, en cet endroit, et a dragué un total de 16,994 verges cubes. Le 30 avril 1914, la drague *Bittern* a commencé son travail, dans le havre, mais on fut forcé de l'abandonner à cause de la crue des eaux, le 26 mai 1914.

Les travaux furent repris le 4 août et terminés le 29 août 1914. On a creusé deux tranchées, dont l'une a 445 pieds de longueur et 40 pieds de largeur et l'autre a 260 pieds à l'eau basse. On a relevé 11,500 verges cubes de sable, gravier et alluvions, mesurées sur place, ou 13,230 verges mesure de chaland; ce travail a coûté $2,203.50. Le facteur d'expansion a été de 15 pour cent. Ce travail a été fait pour donner un chenal navigable à l'eau basse, à partir du lac jusqu'au pied de la rue Joséphine, ainsi qu'un bassin d'amarrage pour les canots automobiles.

Quai.

On a construit un hangar pour l'emmagasinage de l'outillage, au coût de $425.69.

TRAVERSE DE NELSON.

En 1912, le gouvernement provincial a établi un service de bateaux traversiers entre Nelson et les points situés sur le côté nord du bras ouest du lac Kootenay. Afin de permettre au bateau traversier d'accoster facilement à l'eau basse, il a été nécessaire de draguer sur les côtés nord et sud de la rivière. La drague *Bittern* a été employée à cet endroit du 9 au 21 avril 1914. Elle a creusé deux tranchées de 160 et de 85 pieds de longueur respectivement et de 50 pieds de largeur avec une profondeur minima de 3·5 pieds à l'eau basse. On a enlevé et jeté par-dessus bord 1,810 verges cubes de sable et de gravier, au coût de $364.49.

NEW-MASSETT.

On a construit un quai flottant pour les petits bateaux et on l'a attaché au quai permanent du ministère. Les dépenses ont été de $297.69.

NEW-WESTMINSTER.

Dragage.

Une pétition a été faite demandant du dragage à l'île Lulu, dans le bras nord de la rivière Fraser et à l'extrémité nord-est de l'île Lulu. Il y a diverses industries à cet endroit, entre autres la compagnie *Heaps Engineering,* des ateliers de réparations et des chantiers maritimes. On demandait le dragage de 48,000 verges cubes d'alluvion et de sable, d'une barre qui s'était formée à l'ouest du pont de l'île Lulu et en avant des usines de la *Heaps Engineering.* Cet ouvrage comprend le dragage d'un chenal de 810 pieds de longueur, de 195 pieds de largeur et de 10 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées, en avant des propriétés de la *Star Shipyard Co.,* de la *New Westminster Marine Railway* et de la *Heaps Engineering Works.*

Cet ouvrage étant très urgent, on demanda, le 28 décembre 1914, que la drague *King Edward* fût assignée à ce travail pour une semaine. La permission fut accordée le 29 décembre et la drague fut employée du 4 au 14 janvier. Elle a creusé une tranchée de 550 pieds de longueur, de 150 pieds de largeur et de 8 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. On a enlevé 17,535 verges cubes, mesurées sur place, d'alluvions et de sable, qu'on a déposées sur l'île Poplar et sur l'île Lulu, en bas des chantiers de la *Heap Engineering Co.* Cette tranchée complète le chenal en eau profonde pour les remorqueurs et les autres bateaux qui se rendent aux chantiers maritimes pour des réparations, etc.

Le coût de cet ouvrage a été de $2,006. Il est impossible de prévoir si le chenal se maintiendra à cette profondeur à cause des sables mouvants de la rivière Fraser. Le projet complet de travaux qu'on a décrits dans des rapports précédents garantirait un chenal plus permanent que celui qui a été dragué, car il pourvoit à un chenal plus long et plus profond que le courant affouillerait.

Le 25 juin, la permission fut donnée d'employer la drague *N° 303* pour la corporation de la ville de New-Westminster, afin de draguer la barre de sable d'Annieville,

en face de l'île Annacis, dans la rivière Fraser, et de le déposer en arrière du quai de la ville, au prix de 5¼ cents par verge, mesurée dans la cuiller de la drague.

Durant les périodes du 7 au 28 août et du 4 au 18 décembre, on a dragué pour la ville 111,355 verges cubes et on a présenté des comptes de $3,873.97 et $1,972.16, qui ont été payés.

NICOMEN (MCDONALD'S-LANDING).

McDonald's-Landing est situé sur la rivière Fraser, à 36 milles à l'est de la ville de New-Westminster, au centre d'une région très fertile. Ces terrains sont protégés contre les inondations de la rivière Fraser par des digues construites à grands frais par le gouvernement provincial et les habitants de l'endroit.

Le 15 novembre on demanda la construction d'un ouvrage de protection temporaire le long de la rive nord de la rivière, parce que le courant avait rongé la berge jusqu'à 60 pieds de la digue. On est actuellement à l'œuvre, sur l'autre côté de la rivière, pour détourner le courant et le diriger dans un chenal plus droit, ce qui aura pour résultat de protéger le côté nord. Le travail demandé avait pour but de protéger la berge en attendant que cette entreprise fut terminée.

La permission d'exécuter ce travail fut donnée le 27 novembre et il fut fait du 8 décembre au 6 février, au coût de $4,005.79. On a construit et mis en place 33 lits de fascinages de 25 x 25 pieds, qu'on a lestés avec 1,400 tonnes de roc. Cet ouvrage de protection a 850 pieds de longueur et 25 pieds de largeur.

ÎLE NICOMEN.

Dragage.

L'île Nicomen est située sur la rivière Fraser, à 36 milles à l'est de la ville de New-Westminster. Cette île a 7 milles de longueur et une largeur moyenne de 1½ mille, ce qui lui donne une superficie de 6,750 acres, presqu'entièrement en culture. Le cours principal de la rivière Fraser coule le long de la rive sud de l'île et ronge rapidement le rivage, mettant ainsi en danger une digue construite à grands frais par les habitants. Le tout est causé par une barre qui s'est formée sur la rive opposée et qui dirige le courant dans la direction de l'île.

Les autorités municipales de Nicomen et les commissaires des digues, ayant fait des représentations urgentes au gouvernement, on a proposé un projet pour la protection de l'île, le projet comprend le dragage d'un chenal de 3,600 pieds de longueur par 150 pieds de largeur à son extrémité inférieur et 300 pieds de largeur à son extrémité supérieure, et de 4 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'extrême eau basse, à travers la barre.

Le 28 janvier 1914, la permission fut donnée d'employer la drague *King Edward* pour le creusage de ce chenal. Cependant comme il y avait des travaux plus urgents à faire ailleurs et que l'eau n'était pas à une hauteur favorable dans la rivière Fraser, ce n'est que le 2 novembre que la drague se rendit à Nicomen. Dans les intervalles du 3 novembre au 16 décembre, du 18 janvier au 15 février, et du 12 au 27 mars on a dragué et rejeté en arrière de la barre, 142,910 verges cubes d'alluvions de sable et de gravier, à raison de 11.44 cents par verge, ce qui donne un coût total de $16,348.90. A partir du 1er février, la drague a travaillé jour et nuit.

On a estimé la quantité totale de dragage à faire à 340,000 verges cubes, ce qui laisse une balance de 197,090 verges cubes à draguer, ou 58 pour cent. Le dragage qui restait à faire ayant été trouvé trop difficile pour la drague *King Edward,* on a fait un marché avec MM. Moore et Pethick, de Victoria, pour qu'ils fassent l'excavation jusqu'au niveau de l'eau avec des pelles à chevaux, des voitures et des machines

On a eu beaucoup de difficulté à exécuter ce dragage à cause des souches et des autres débris qui s'étaient enlisés dans la barre et à cause de la distance et de l'élé-

vation auxquelles il fallait pomper les déblais. A un certain point le tuyau de décharge avait 1,015 pieds de longueur et 19½ pieds d'élévation. Il a fallu prendre des moyens indépendants de la drague pour enlever les souches et le bois fondrier.

ILE NOOTKA.

On a construit à cet endroit un quai de 125 x 40 pieds, un hangar à marchandises, sur le quai, de 16 x 35 pieds, un abord de 158 x 12 pieds et un quai flottant de 16 x 30 pieds, avec une passerelle de 30 x 4 pieds. Ce travail fut fait du 19 juin au 31 août 1914, au coût de $4,500.

LAC ET RIVIÈRE OKANAGAN.

La drague du ministère *Heron* a été employée au cours de la dernière saison à l'exécution du programme d'améliorations du lac et de la rivière Okanagan. On veut établir un chenal entre les lacs Okanagan inférieur et supérieur, qui permettra la régularisation du cours de l'eau dans cette rivière et le maintien d'un niveau constant dans le lac Okanagan inférieur, avec l'aide d'un barrage de contrôle placé à la tête du lac. Au cours des dernières années on avait creusé ce chenal, sur une largeur de 40 pieds, à une profondeur de 3 pieds à l'eau basse, sur toute la longueur de la rivière, une distance de 6 milles. Le travail qu'on a fait cette année avait pour but de maintenir cette profondeur et de l'approfondir à son extrémité supérieure, afin de draîner les terrains bas des alentours et d'augmenter le débit de la décharge du lac Okanagan supérieur afin que les hautes eaux puissent s'écouler rapidement, sans causer d'inondations.

Le district d'Okanagan se passe de description. C'est une vallée fruitière très populeuse et l'opinion universelle des colons est que les travaux entrepris seront d'un immense avantage.

La différence de niveau entre l'eau haute et l'eau basse dépasse rarement 4 pieds dans le lac Okanagan supérieur, et, comme ce lac n'est alimenté que par de petits torrents dont on emploie de plus en plus les hautes eaux pour l'irrigation, il est probable que cette hausse des eaux soit encore moindre dans le futur.

A différents intervalles on a creusé une tranchée dans le lit de la rivière Okanagan, dont voici les dimensions: longueur 6,600 pieds, largeur 40 pieds, profondeur moyenne 2·7 pieds; les déblais comprenaient du sable, de la glaise et du gravier. On a enlevé un total de 29,473 verges cubes de déblais, au coût de $7,880.27 ou 26·73 cents par verge cube. Ce travail a été fait pendant les périodes du 15 mai au 20 décembre et du 5 au 31 mars. Le 31 mars il ne restait plus, pour terminer cet ouvrage, qu'à creuser une petite tranchée de 140 pieds de longueur, en bas du pont du chemin de fer Kettle Valley. Sur toute cette distance le fond est très uniforme, a 6¼ pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, à l'exception d'une courte distance à l'extrémité inférieure où il n'y a que 5½ pieds d'eau. La profondeur du chenal sera réduite dans toute sa longueur afin de donner une profondeur minimum de 3 pieds à l'eau basse, avec un courant plus uniforme.

Du 1er avril au 14 mai, on a arraché des souches, enfoncé des pilotis, nettoyé les rives, fait des réparations générales et préparé le tout pour l'ouvrage.

Du 1er au 9 février, la drague *Heron* a creusé un chenal dans la rivière Okanagan, en dehors du chenal régulier pour permettre à la *Penticton Lumber Co.* de flotter ses billots à partir de l'embranchement du chemin de fer Kettle-Valley jusqu'à leur échelle. Cet ouvrage fut autorisé le 30 décembre. La tranchée creusée a 319 pieds de longueur, 25 pieds de largeur, et une profondeur moyenne de 2·9 pieds. On a dragué et jeté par dessus bord 1,863 verges cubes de glaise et de sable et on a dragué de nouveau 317 verges cubes de déblais au coût total de $310.30 ou 26·29 cents par verge cube.

Barrage de contrôle.

Pendant le mois d'avril, on a enlevé des souches du lit de la rivière et on a nettoyé les berges. Le 7 décembre, on a commencé la construction d'un barrage à la tête de la rivière Okanagan, à l'endroit où elle sort du lac Okanagan. Ce barrage est une mesure préliminaire pour contrôler le débit de la rivière Okanagan et maintenir un niveau constant dans le lac. Ce barrage consiste en onze caissons en bois remplis de pierres, de 4 pieds par 5 pieds et 3½ pouces et de 5 pieds de profondeur, assis sur une fondation en pilotis et lambourdes en bois. Il y a neuf vannes de 8 pieds de largeur et une ouverture de 50 pieds du centre du barrage.

Les travaux furent discontinués le 31 mars, les dépenses ont été de $3,695.17.

Du 10 février au 4 mars la drague *Heron* a été employée pour creuser un lit pour le barrage de contrôle. Cette tranchée est en trois parties; la première a une superficie de 3,150 pieds carrés et une profondeur moyenne de 2·7 pieds, la seconde a une superficie de 3,610 pieds carrés et une profondeur de 4·7, la troisième a une superficie de 10,400 pieds carrés et une profondeur moyenne de 2·2 pieds. On a enlevé et jeté par dessus bord 1,796 verges cubes de sable et de glaise et il a fallu draguer de nouveau 1,719 verges cubes de déblais, au coût total de $781.39 ou 31·06 cents par verge cube.

Au cours de la saison, la drague *Heron* a dragué un total de 33,168 verges cubes, au coût de $8,971.96, ou 27·05 cents par verge cube.

LAC PITT (SUPÉRIEUR).

Le lac Pitt supérieur est à la tête d'une voie navigable de 54 milles de longueur, qui a son issue dans le détroit de Georgie et que comprend une partie de la rivière Fraser, la rivière Pitt et le lac Pitt. Des compagnies minières et des marchands de bois ont des intérêts dans les environs, et la vallée de Pitt se peuple très rapidement d'agriculteurs

Le 16 juin, la permission fut donnée de construire un quai flottant et les travaux furent faits à la journée du 30 juillet au 15 septembre, au coût de $3,978.41.

Cet ouvrage comprend un quai flottant en pièces de cèdre recouvertes d'un plancher en bois, de 40 x 50 pieds, avec une pile de virage en chevalets et un abord de 775 pieds de longueur et de 10 pieds de largeur. On a pourvu ce quai d'un entrepôt, d'une passerelle et d'un garde-corps.

RIVIÈRE PITT (INFÉRIEURE).

Le quai de la rivière Pitt est situé à l'extrémité du chemin provincial, dans la municipalité de Coquitlam, à 6½ milles à l'ouest de la ville de New-Westminster. L'endroit où ce quai est construit est en dehors des limites de la ville de Port-Coquitlam, mais il est considéré comme le quai de la ville. Port-Coquitlam est le terminus de l'ouest du Pacifique-Canadien pour le transport des marchandises, la population actuelle est de 1,000 habitants.

L'autorisation de construire un nouveau quai fut donnée le 16 juin, et les travaux furent commencés le 20 juillet. Les travaux furent faits à la journée avec l'outillage du ministère. Ils furent terminés le 19 septembre au coût de $4,060.89.

Ce quai est en chevalets avec superstructure en bois; il consiste en une pile de tête de 80 x 60 pieds, avec une addition de 300 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur à l'ancien abord. Une partie du vieil abord, de 100 pieds de longueur a été réparée et renforcée.

Dragage.

Le dragage fait à la jonction des rivières Pitt et Fraser a pour but de percer un chenal, de 300 pieds de largeur par 25 pieds de profondeur à travers une batture qui s'est formée au confluent de ces deux rivières.

Un Arrêté du Conseil fut passé pour adjuger à la *Pacific Dredging Company of Vancouver, B.C.*, un contrat pour enlever 879,000 verges, mesurées sur place, de déblais de la classe "B", au prix de 18 cents par verge cube.

Les travaux furent commencés le 11 novembre 1913, et à la fin de l'année 1913-14, environ la moitié du chenal était draguée. Le 1er avril 1914, il restait encore 401,410 verges cubes à draguer pour terminer le contrat original. On s'aperçut que depuis les sondages et mesurages préliminaires, le courant avait charroyé une grande quantité d'alluvions dans le chenal de 300 pieds de largeur. Il faudrait augmenter considérablement la quantité de dragage. On décida de ne creuser qu'un chenal de 150 pieds de largeur, dans la partie inférieure de la batture, et d'employer la drague du ministère *King Edward* pour élargir ensuite le chenal de manière à ce qu'il ait 300 pieds; ce qui lui faisait 74,000 verges cubes à draguer.

Le montant total de dragage fait en 1914-15 a été de 474,328 verges cubes, ce qui, à 18 cents par verge cube, forme un total de $85,379.04 et, si on ajoute $704.20 pour les frais d'inspection, on a une dépense totale de $86,083.24 pour le dragage de la rivière Pitt.

PORT-CLEMENS (QUEENSTOWN).

Le quai du gouvernement, situé à la tête de l'anse Massett, sur l'île Graham, l'une des îles du groupe de la Reine Charlotte, a été considérablement endommagé par les tarets, bien qu'il n'ait été construit qu'en 1913. Après un examen on a fait rapport et demandé un montant de $5,900 pour renouveler les pilotis de ce quai avec des pilotis créosotés.

PORT MOODY.

Port Moody est situé sur la rive sud de l'anse Burrard, à 10 milles à l'est de la ville de Vancouver. Une partie de la municipalité a été dernièrement incorporée en ville. Cette ville se trouvant sur la ligne principale du Pacifique-Canadien et construite sur le bord de l'eau profonde de l'anse Burrard, est un site idéal pour les industries. Il n'y a encore qu'une grande scierie et une raffinerie d'huiles.

En 1908, le gouvernement y a construit un quai au pied de la rue Queen. Les progrès des industries rendirent nécessaires la construction, en 1912-13, d'un prolongement de 1,695 pieds de longueur, baignant dans 11 pieds d'eau, à l'eau basse. Le quai ainsi agrandi n'est déjà plus suffisant et on a demandé un agrandissement de la tête du quai.

Le 16 juin un contrat fut adjugé à M. George Griffiths, de Vancouver, pour prolonger de 40 pieds la tête du quai qui avait déjà 64 pieds, au taux par unité de $22.50 et $7.50 respectivement pour les pilotis créosotés et les pilotis en bois naturel et $28 par M. pour le bois de construction. Les travaux furent faits du 9 au 24 septembre, au coût de $2,317.05.

POWELL RIVER.

Dragage.

Powell River est la ville la plus considérable et la plus importante entre les villes de Vancouver et Prince-Rupert. Elle est située sur la côte de la Colombie-Britannique, au centre d'une immense étendue de forêts, ce qui en a fait un centre important pour la fabrication du papier. Tout le transport se fait par bateaux, et comme il n'y avait pas de havre naturel à cet endroit, il était nécessaire de construire un abri et des ports d'amarrage pour les bateaux qui apportent les marchandises et emportent annuellement environ 75,000 tonnes de papier, évaluées à $3,500,000. En conséquence le gouvernement a construit une jetée brise-lames au sud-est de la ville et a dragué un bassin d'amarrage et un chenal le long du quai de la *Powell River Paper Co.*"

On a dragué quatre tranchées: la première a 70 pieds de largeur et 500 pieds de longueur, elle a été creusée le long du quai de la compagnie jusqu'en eau profonde; il

y a 30 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées, ce qui est suffisant pour les plus grands bateaux; la seconde a une largeur moyenne de 80 pieds et une longueur de 420 pieds, elle est adjacente à l'extrémité est de la tranchée n° 1 et donne un chenal de 25 pieds de profondeur, qui sert de poste d'amarrage et de passage pour se rendre à l'extrémité intérieure du quai; la troisième est une continuation des tranchées n°s 1 et 2, elle donne un chenal de 10 pieds de profondeur, qui permet aux bateaux à faible tirant de venir accoster près de l'extrémité intérieure du quai.

Des soumissions publiques furent demandées pour l'exécution de ce dragage et, le 23 février 1914, un Arrêté en Conseil fut passé adjugeant le contrat à la *Pacific Dredging Co.*, de Vancouver, à raison de 44 cents par verge cube mesurée sur place. Le dragage fut commencé le 1er avril et terminé le 16 mai, on travailla le jour et la nuit pour hâter l'ouvrage et profiter de la marée pour le chenal de 10 pieds.

Pendant cette période, on a dragué 70,130 verges cubes, mesurées sur place, de sable, alluvions, glaise et gravier, au coût total de $32,042.25. Le 14 mai, on autorisa le dragage additionnel de 8,000 verges cubes, au même taux par verge, et des arrangements furent faits avec la *Pacific Dredging Co*, pour l'exécution de ce travail. Cette quatrième tranchée a 98 pieds de largeur et 400 pieds de longueur; elle se trouve à l'est de la tranchée n° 3. On a enlevé assez de glaise et de gravier pour donner une profondeur de 6 pieds d'eau à l'eau basse. On se sert de l'étang formée par cette tranchée pour l'emmagasinage du bois de la compagnie manufacturière de pulpe.

On a enlevé en tout 9,899·3 verges cubes, mesurées sur place, le ministère a payé pour le dragage de 8,000 verges et la *Powell River Co.*, a payé pour le reste.

Le travail fut commencé le 30 juin et terminé le 27 juillet au coût total de $3,684.-05, les frais d'inspection se montant à $164.05.

Le montant total de dragage fait par le ministère à *Powell River* a été de 80,130 verges cubes; ce dragage a coûté $35,726.30.

Il est probable que ces tranchées resteront à leur profondeur pendant longtemps si la compagnie *Powell River* continue ses efforts pour détourner la décharge de ses coursiers des étendues draguées.

PRINCE-RUPERT.

La compagnie *Montana Continental Development*, a soumis des plans pour la construction d'un quai et de compartiments à charbon sur le rivage à cet endroit. On a examiné ces plans et l'emplacement du quai proposé et on a fait un rapport à Ottawa, recommandant leur autorisation.

La compagnie *Imperial Oil* a soumis des plans pour obtenir l'autorisation de construire un quai sur le rivage, dans la ville de Prince-Rupert. On a fait l'examen voulu des plans et du site et on en a recommandé l'approbation.

La corporation de la ville de Prince-Rupert a soumis les plans d'un quai pour la disposition des déchets de la ville. La construction de ce quai a été commencée avant que les plans aient été soumis, et après examen de l'emplacement et du quai on s'est aperçu que le quai était terminé et que les plans ne pouvaient être approuvés.

On a fait un rapport recommandant l'autorisation des plans soumis par la ville de Prince-Rupert pour traverser l'anse Shawathans avec les cables de transmission de l'énergie électrique.

PRITCHARD.

Un montant de $5,300 fut autorisé pour la construction d'un quai à cet endroit et le contrat fut adjugé à MM. Beharrell & Mills pour le montant de $4,850. Ce contrat était pour la construction d'un quai en chevalets de pilotis avec tablier en bois, et consistant en un abord à niveau de 336 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, une pile de virage de 40 x 60 pieds avec un abri de 12 x 20 pieds; et un plan incliné de 66 pieds de longueur par 6 pieds de largeur, avec une pente de 1 dans 6, partant au niveau de l'abord et de la pile de virage et se terminant à 2 pieds au-dessus du niveau de

l'eau basse. Les travaux furent commencés le 5 octobre et terminés le 11 novembre. L'abord ayant 16 pieds de longueur de moins que ne le demandait le contrat on a fait une déduction de $82,62 sur le prix du contrat. Les dépenses totales ont été de $4,894.-58.

PROCTOR.

Des réparations ont été faites aux pilotis d'amarrage et aux pilotis de défense, au coût de $213.80.

PROCTOR NARROWS.

Dragage.

Le bras ouest du lac Kootenay se resserre à environ un mille de son issue et forme le goulet qu'on appelle Proctor Narrows. A cet endroit le courant a une vitesse de 8 à 9 milles à l'heure et il y a des remous et des tourbillons qui rendent la navigation très difficile, spécialement pour les canots automobiles dont il y a environ 300 sur le lac Kootenay. Le 1er septembre 1914, la drague *Bittern* a commencé à travailler en cet endroit dans le but de réduire le courant à 4 ou 5 milles à l'heure et de rendre la navigation moins dangereuse en cet endroit. Les travaux étaient encore en cours au 31 mars 1915.

Pendant cette période, on a creusé une tranchée de 880 pieds de longueur et 150 pieds de largeur, avec une profondeur minimum de 10 pieds à l'eau basse. On a enlevé 37,200 verges cubes mesurées sur place, ou 41,470 verges cubes mesure de chaland, de sable et gravier; le facteur d'expansion a été de 15 pour cent. Ce travail a coûté $13,588.64.

Ces améliorations sont permanentes et elles auront aussi un bon effet sur les inondations des environs de ce goulet.

QUEEN'S BAY.

On a détourné le cours du ruisseau qui passait sous le quai, au coût de $56

QUEEN CHARLOTTE.

On a fait un examen du quai de cet endroit qui a été fortement endommagé par les tarets et on a recommandé qu'il soit réparé avec des pilotis créosotés, au coût approximatif de $5,700.

QUEENSTOWN.

Queenstown ou Port Clèments est situé à la tête de l'anse Massett, sur l'île Graham, du groupe des îles de la Reine Charlotte. On a construit un petit quai flottant à cet endroit et on l'a attaché au quai du ministère, au coût de $249.09.

REVELSTOKE.

On réparé le quai au moyen de fascinages placés de manière à arrêter l'érosion, et on a enlevé le bois fondrier qu'il y avait en avant du quai, au coût de $1,100.

Protection.

Du 11 décembre 1914 au 20 janvier 1915 on a construit un ouvrage de protection en fascinages, de 785 pieds de longueur et de 32 à 65 pieds de largeur, le long de la rivière Colombie, à Revelstoke. Le coût total de cet ouvrage a été de $5,314.94.

RIVERSIDE.

Dragage.

Riverside est un endroit de traverse sur la rive sud de la rivière Fraser, juste en face de la ville de Mission. Le service de bateaux traversiers du gouvernement provincial sert aux habitants de Mission et de Matsqui.

Les colons ayant demandé que le bassin d'amarrage le long du quai et de l'abord, qui s'était rempli, soit dragué à une profondeur de 8 pieds à l'eau basse des grandes marées, la drague du ministère *King Edward* fit ce travail du 29 au 31 mars. On a enlevé 9,180 verges cubes d'alluvions et de sable sur une étendue de 525 pieds de longueur et de 49 pieds de largeur. On a fait ce dragage jusqu'à une profondeur de 9·6 pieds.

Cette tranchée se maintiendra probablement à cette profondeur pendant 2 ou 3 ans; cela dépendra de la hauteur et de la durée de la crue des eaux dans la rivière Fraser. Cet ouvrage a coûté 11.44 cents par verge cube, ou un total de $1,050.29.

Roberts Creek.

Roberts Creek est un établissement situé sur la côte de la Colombie-Britannique, à 23 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver. Un bureau de poste, un magasin et une scierie situés à la convergence des chemins du gouvernement font de cet endroit un centre pour les colons de milles à la ronde. Des bateaux de cabotage y arrêtent chaque jour. On s'était d'abord entendu avec les colons pour qu'ils construisissent eux-mêmes une partie de l'abord; cet arrangement fut ensuite changé et ils convinrent de fournir et livrer sur les lieux tous les pilotis en bois naturel requis pour cet ouvrage. Ils fournirent ainsi 75 pilotis.

On acheta le bois et les pilotis créosotés requis, sur le marché, et on adjugea un contrat à la *Fraser River Pile Driving Co.* pour qu'ils fassent l'ouvrage, avec leur propre outillage, à raison de $6.20 pour l'enfoncement de chaque pilot et de $16.25 par M. pour la mise en place du bois de construction.

Ce quai comprend une travée de 60 pieds à l'extrémité du rivage, un abord de 646 x 14 pieds et une tête de quai de 60 x 40 pieds. Les travaux furent faits du 7 septembre au 23 octobre, au coût de $6,509.33.

ROCKY-POINT.

On a fait des réparations générales à l'abord du quai, et on a remplacé des pilotis qui avaient été emportés par des billots flottants au moyen de cinq piliers en maçonnerie solide. Les travaux furent commencés le 19 septembre et terminés le 16 octobre 1914.

Les dépenses ont été de $326.20.

ROY.

Roy a un bureau de poste et un appareil pour recevoir les marchandises; c'est un endroit situé sur l'anse Loughboro, à 145 milles au nord-ouest de Vancouver. Les bateaux qui font le cabotage y arrêtent régulièrement.

Le 16 juin, l'autorisation fut donnée de construire un quai flottant pour l'usage des colons des alentours et les travaux furent commencés à la journée le 14 août.

Ce quai flottant a 50 pieds de longueur et 30 pieds de largeur, il est relié au rivage par une passerelle de 428 pieds de longueur et 4 pieds de largeur. On a construit un entrepôt de 12 x 24 pieds et on a ancré solidement tout l'ouvrage. Les travaux furent terminés le 17 septembre au coût de $999.47.

ROY'S-BEACH.

On a construit à cet endroit un quai de 100 x 40 pieds, avec un hangar à marchandises, sur le quai, de 20 x 14 pieds et un abord de 1,230 x 16 pieds. Les travaux furent faits du 20 février au 11 juin 1914, à l'entreprise et ont coûté $6,300.

SAANICHTON.

On a construit à cet endroit un quai de 90 x 40 pieds, un abord de 10 x 14 pieds, un hangar de 30 x 18 pieds, une cale d'accostage de 25 x 9 pieds, un quai flottant de

35 x 20 pieds et une passerelle de 30 x 6 pieds. Ces travaux ont été faits du 1er mars au 10 avril 1915. Les dépenses ont été de $3,118.54.

SAFETY-COVE.

On a construit à Safety-Cove, sur l'île Calvert, un quai de 40 x 60 pieds, avec un abord de 190 pieds de longueur. Ce travail a été fait à la journée et a coûté $4,300.43.

SALMON-ARM.

Un montant de $2,000 ayant été voté pour des réparations au quai, à cet endroit, les travaux furent commencés le 26 octobre. On a ajouté une plate-forme à niveau de 126 x 16 pieds, à l'extrémité intérieure du quai et des préparations furent faites pour la construction d'un prolongement au plan incliné actuel. On a prolongé de 28 pieds le plan incliné extérieur de 14 pieds, au même niveau que la plate-forme extérieure de 14 pieds. On a aussi renouvelé des solives et des pièces du plancher qui étaient usées.

Les travaux furent terminés le 30 mars au coût de $1,930.76.

SALMON-RIVER.

On a fourni les matériaux nécessaires pour la construction d'une salle d'attente adjacente au quai. La plus grande partie du bois fut fournie le 21 août 1914 et le reste fut expédié le 11 janvier 1915. Les travaux ont été faits par les colons de l'endroit. Les dépenses ont été de $114.

SANDSPIT-POINT.

On a autorisé la construction d'un quai flottant pour les petits bateaux automobiles, à Sandspit-Point, île Morsby, du groupe des îles de la Reine-Charlotte. Ce quai a été construit à l'île Digby dans le havre de Prince-Rupert, mais on ne put trouver de remorqueur qui consentit à le remorquer à Sandspit-Point, à cause du mauvais temps. Il est encore à l'île Digby et on le remorquera en position de bonne heure. Les dépenses ont été de $79.44.

SAVORY (ÎLE).

L'île Savory est une place d'été, dans le détroit Malaspina, à 83 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver. Il y a un hôtel d'été pour les touristes de passage.

Le quai de cet endroit a été construit en 1912-13. L'année suivante, on fut obligé de remplacer 53 pilotis qui avaient déjà été rongés par les tarets, ces pilotis furent remplacés par des pilotis en bois dur venant de l'Australie. Le 16 juin dernier, la permission fut accordée de construire une quai flottant pour les bateaux automobiles. Les travaux furent faits par James McDonald & Co. aux prix par unité de 50 cents par pied linéaire des pièces de bois du quai flottant, $35 pour chaque pilotis créosoté et $30 par M. pour le bois de construction, le tout mis en œuvre.

Cet ouvrage comprend un quai flottant de 16 x 26 pieds, une passerelle, des pilotis d'ancrage, des pièces d'estacades de protection et des pilotis d'amarrage. On a construit un entrepôt de 10 x 18 pieds sur la tête du quai. La construction fut commencée le 7 octobre et terminé le 10 novembre, au coût de $998.61.

SCARF.

On a construit à cet endroit un quai de 80 x 40 pieds, un hangar sur le quai de 10 x 20 pieds et un abord de 257 x 14 pieds. On a employé 18 pilotis créosotés dans la construction de ce quai. Les travaux furent faits du 25 septembre au 13 octobre 1914, au coût de $4,177.41.

SICAMOUS.

On a creusé une tranchée dans la barre de sable de l'entrée de la rivière Shuswap, qui relie les lacs Mara et Shuswap. Cette tranchée a une longueur de 990 pieds, une largeur de 45 pieds et une profondeur de 4½ pieds. Le nombre total de verges cubes de sable enlevées a été de 7,380, au coût de $1,147.86 ou 15·5 cents par verge cube. Le chenal a été dragué à une profondeur de 5 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Les travaux ont été faits du 19 août au 24 septembre, et on a employé quatre jours de cette période pour le transport de l'outillage.

SKIDEGATE.

On a fait un examen du quai, qui a été considérablement endommagé par les tarets et on a envoyé un rapport à Ottawa, recommandant que les pilotis soient remplacés par des pilotis créosotés, au coût de $6,800.

SOOKE-HARBOUR.

On a construit un prolongement de 10 pieds, sur la largeur du quai et on a renouvelé une partie considérable des pilotis du vieux quai, ce qui a nécessité l'emploi de 1,416 pieds linéaires de pilotis créosotés. La cale d'accostage a été allongée de 10 pieds afin de lui donner une pente plus douce; on a construit un garde-corps sur les deux côtés de l'abord, dont on a renouvelé une partie considérable du plancher, des solives, des lambourdes et tous les chapeaux. On a changé le hangar de place et on l'a muni d'une porte à coulisse. Les travaux ont été commencés le 9 février et terminée le 20 mars 1915. Les dépenses ont été de $2,085.10.

Quai flottant.

On a construit un quai flottant de 20 x 20 pieds avec une passerelle de 30½ x 5 pieds et un abord sur pilotis de 86 pieds de longueur, au bout du chemin Murray, à Sooke, à environ un demi-mille du quai de Sooke, pour donner accès au bureau de poste et à la partie centrale du village. Les travaux ont été faits du 1er au 20 mars 1915; les dépenses ont été de $408.63.

ÎLE GABRIOLA-SUD.

On a construit une addition de 40 x 30 pieds à l'abord du quai flottant, pour permettre aux voitures de tourner; on a aussi construit un hangar à marchandises de 18 x 15 pieds. Ces travaux furent commencés le 23 juillet et terminés le 31 août 1914. Les dépenses ont été de $595.

RIVIÈRE THOMPSON (SUD).

La drague du ministère *Pelican* a été employée sur la rivière Thompson (sud), entre la ville de Kamloops et les lacs Shuswap. Cette voie d'eau est navigable, lorsque l'eau est à sa hauteur ordinaire, à partir de Savonas, à l'extrémité ouest du lac Kamloops jusqu'à tous les points des lacs Shuswap et du lac Mara; les petits bateaux peuvent remonter la rivière Shuswap jusqu'à Enderby. La différence entre les eaux hautes et les basses eaux est d'environ 11 pieds dans les lacs Shuswap et 25 pieds dans le lac Kamloops; la hauteur atteinte par les eaux varie chaque année selon la température qui règne lors de la crue des eaux. Les principales villes qu'il y a le long de cette voie fluviale sont: Kamloops, une ville incorporée ayant une population de 5,000 habitants; Chase, une ville de moindre importance, située à la décharge du lac Little-Shuswap; Sicamous, dont la population est très faible, mais qui doit son importance au fait d'être le point de jonction de la ligne principale du Pacifique-Canadien et de l'embranchement d'Okanagan; Salmon-Arm, municipalité rurale de 1,000 habitants, qui est le centre pour l'expédition des fruits. Toutes ces villes sont situées sur la ligne principale du Pacifique-Canadien. Les distances approximatives entre ces divers endroits, par voie d'eau,

sont les suivantes: de Kamloops à Savonas, 25 milles, dont 8 milles sur la rivière Thompson principale et 17 milles sur le lac Kamloops; de Kamloops à Chase, 36 milles sur la rivière Thompson (sud); de Chase jusqu'au goulet du lac Big-Shuswap entre les bras Seymour et Anstey, 3 milles sur la rivière Little et 27 milles sur le lac Big-Shuswap; ce goulet a 1,750 pieds de largeur et il n'y a pas moins de 60 pieds d'eau dans le chenal. Seymour, un nouvel établissement situé à la tête du bras Seymour, est à 14 milles, et la tête du bras Anstey est à 9 milles de ce goulet. Du goulet jusqu'à Sicamous, près de l'issue du lac Mara, il y a 11 milles. Cet endroit est à 45 milles de Chase et à 81 milles de Kamloops. Salmon-Arm est à 16½ milles de Sicamous et à 97½ milles de Kamloops, par eau. Le lac Mud, à la tête du lac Mara, est à 8 milles de Sicamous, cette distance couvre 1 mille de la rivière Shuswap, qui relie les lacs Mara et Big-Shuswap. Du lac Mud à Enderby, en passant par le goulet tortueux de la rivière Shuswap, il y a 15 milles. Ainsi la voie navigable entre Savonas et le lac Mud, a 114 milles de longueur.

On a fait du dragage sur la rivière Little et la rivière Thompson-sud en différents temps et à différents endroits, en vue d'ouvrir rapidement un chenal navigable pour les bateaux à faible tirant d'eau; après que ce résultat eut été obtenu, on a continué ce travail afin d'élargir et d'approfondir le chenal temporaire, auquel on se propose de donner 4 pieds de profondeur à l'eau basse. C'est principalement à ce projet que la drague *Pelican* a été employée au cours du dernier exercice financier.

Le 1er avril, le travail fut commencé dans la rivière Little, près de Squilax; le 31 mai, on fut obligé de le discontinuer à cause de la crue des eaux et la drague fut envoyée à Chase pour y subir des réparations générales. Le 1er juillet, l'eau ayant suffisamment baissé pour permettre la reprise de l'ouvrage, la drague *Pelican* fut remorquée à Squilax où elle travailla jusqu'au 24 septembre. Elle fut ensuite amenée de nouveau à Squilax, où elle continua le creusage interrompu de la tranchée jusqu'au 17 octobre, lorsque l'ouvrage fut terminé. Cette tranchée a 1,000 pieds de longueur, 100 pieds de largeur et 4½ pieds de profondeur. Le chenal a 6 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. On a enlevé 38,437 verges cubes de gravier au coût de $3,411.90, ou 8·87 cents par verge cube.

SPILLER-RIVER.

Le quai de Spiller-River fut tellement endommagé pendant le mois de janvier, que lorsqu'on eut voté un montant pour le réparer, il était pratiquement en ruines. On a dépensé un montant de $999.28 pour le réparer suffisamment afin qu'il puisse résister jusqu'à ce qu'un montant additionnel plus considérable soit autorisé. On pourra alors le réparer complètement.

Quai flottant.

On a construit un quai flottant pour les petits bateaux, à l'anse Dodge, sur l'île Digby, et on l'a remorqué et placé près du quai du ministère, à Spiller-River. Les dépenses ont été de $248.63.

STEAMBOAT-BAY.

On a construit un quai à cet endroit, consistant en une structure en pilotis avec plancher en bois, un abord à niveau de 28 pieds de longueur et 32 pieds de largeur, un hangar de 12 x 20 pieds, et une cale d'accostage de 140 pieds de longueur par 32 pieds de largeur avec une pente de 1 dans 12¾, partant du niveau de la plate-forme et se terminant à 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. Les travaux furent faits à la journée, du 17 décembre au 22 janvier. Les dépenses ont été de $2,710.34.

STEVESTON.

La ville de Steveston est située sur l'île Lulu, à l'embouchure de la rivière Fraser. La population est d'environ 1,000 habitants. C'est l'endroit le plus important de la Colombie-Britannique au point de vue des fabriques de conserves de saumon.

Le 16 juin, la permission fut accordée de faire des réparations et des additions au quai. Cet ouvrage fut fait à la journée, avec l'outillage du ministère.

Du 2 au 27 juillet on a exhaussé le quai actuel de 17 pouces pour qu'il soit à la même hauteur que les quais adjacents; on a construit une allonge de 17 x 20 pieds et on a fait des réparations générales au vieux quai, au coût total de $1,598.62.

Jetées.

On a entrepris la construction d'un ouvrage à l'embouchure de l'embranchement principal de la rivière Fraser, dans le but de forcer les eaux à s'écouler dans un chenal dragué parallèlement aux jetées de direction. On a décidé de construire une jetée de 27,000 pieds de longueur sur le côté nord du chenal. Au cours du mois d'avril on en a construit une longueur de 6,900 pieds. Cette partie de la jetée a été faite à l'entreprise par MM. Broley et Mortin. Les travaux de construction de la seconde partie de la jetée n'ont pas encore été commencés.

Les dépenses faites pendant l'année 1914-15 ont été de $30,124.45.

STEWART.

En janvier de l'année dernière on fit un examen du quai à cet endroit et on s'aperçut qu'il était en très mauvais état par suite de l'action des tarets. A cette époque 53 pilotis avaient été rongés et le quai s'était effondré dans cette partie. Lorsqu'un montant eut été voté, en juin, 33 pilotis additionnels avaient été attaqués. Au cours du mois de juillet on a remplacé ces 83 pilotis et fait les réparations voulues, au coût de $3,500.44.

RIVIÈRE STIKINE.

On a enlevé des souches et d'autres obstructions à la navigation sur la rivière Stikine. Ces travaux furent faits au cours des mois d'août, septembre et octobre; on a nettoyé le chenal, de sorte que les bateaux à faible tirant d'eau peuvent naviguer dans la rivière sur une longueur de 40 milles. Comme la glace se forme de très bonne heure sur cette rivière, il a été impossible de compléter le travail. On a dépensé $8,870.22 et on se propose d'enlever, le printemps prochain, des roches qu'il y a dans les rapides Glenora et à la barre Buck.

SURF-INLET.

On a démoli le quai, qui avait été considérablement endommagé par les tarets, et on l'a reconstruit au coût de $2,987.48. On a aussi construit un quai flottant pour les bateaux automobiles; ce quai a été construit à l'anse Dodge, île Digby, et a été remorqué et placé près du quai du ministère à Surf-Inlet. Cet ouvrage a coûté $299.88.

SYRINGA-CREEK.

Syringa-Creek est un établissement agricole au sud du lac Arrow inférieur; la population de l'endroit est de 75 habitants.

Du 2 décembre 1914 au 27 janvier 1915, on a construit un quai flottant de 24x 40 pieds, avec un abord de 8 x 20 pieds. Ce quai est approché ou éloigné, selon que l'eau monte ou baisse, au moyen de deux câbles de $\frac{5}{8}$ de pouce, attachés à des treuils.

Le coût total de l'ouvrage a été de $1,468.73.

ÉTANG DE TOMBOLINE (ÎLE WESTHAM).

L'étang de Tomboline, traverse toute l'île de Westham, une largeur de $1\frac{1}{2}$ mille, et est formé par l'eau des marées.

A la suite d'une demande adressée par la municipalité de Delta, dans laquelle l'île Westham est comprise, on a recommandé que l'étang soit dragué sur une distance

de 2,000 pieds, à son extrémité sud, pour permettre aux petits bateaux d'y entrer pour y prendre des chargements de grains, de foin et de produits agricoles.

La *Navigation Dredging Co.*, de Vancouver, assuma la responsabilité d'enlever sa drague *P. D. C. N° 4* de l'entreprise des bancs de sable et de la mettre à l'œuvre à l'étang Tomboline. Elle y travailla du 27 avril au 30 mai. Le 10 juin, l'honorable ministre des Travaux publics ordonna la discontinuation de cet ouvrage et on n'y a pas fait d'autre dragage cette année.

On a dragué une tranchée de 1,050 pieds de longueur, 80 pieds de largeur et 7 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. Ce chenal est destiné à se remplir, car le vent dessèche les déblais qui ont été jetés par dessus bord et les jette dans le chenal.

On a enlevé de ce chenal 19,478 verges cubes, mesurées sur place, d'alluvions et de sable, à 19 cents par verge, formant un total de $3,700.82.

Pour terminer les améliorations projetées de l'étang de Tomboline, il faudra continuer le dragage sur une distance additionnelle de 1,950 pieds, où il y a un pont public. On se propose de déverser les déblais dans l'étang au-dessus du pont, de manière à former un remblai sur lequel passera le chemin public.

RIVIÈRE THOMPSON.

Un montant de $2,500 fut voté pour cet endroit. Les travaux furent faits du 3 au 31 mars. On a fait sauter et on a enlevé les roches et les cailloux qu'il y avait dans le chenal entre Chase et Kamloops.

TOD INLET.

On a fait du dragage à Tod Inlet dans le but de permettre aux bateaux ayant 18 pieds de tirant d'eau de venir s'accoster au côté est et au côté sud du quai de chargement à tout temps de la marée. On a dragué jusqu'à une profondeur de 18 pieds à l'eau basse, excepté à l'angle sud-ouest du quai, où l'on a rencontré des vieux pilotis que l'on n'a pu enlever, et dans le bassin d'amarrage du côté est du quai, où l'on a rencontré du ciment durci et où l'on n'a pu atteindre 18 pieds de profondeur. Cependant la compagnie *Vancouver Portland Cement* s'est déclaré satisfaite de la profondeur atteinte; c'était cette compagnie qui avait demandé ce dragage.

Du 8 au 18 décembre, la drague *Victoria,* qui était en route pour Nanaïmo, a dragué un bassin d'amarrage de 360 x 60 pieds au côté sud des quais de gypse et de chargement. Cette même drague, à son retour, a creusé un bassin d'amarrage de 180 x 30 pieds au côté est du quai de chargement, dans la période du 13 au 29 mars.

Cet ouvrage a coûté au ministère $981.08, soit 26·8 par verge cube; on a enlevé 3,660 verges cubes de sable et de glaise.

TOFINO.

On a construit un prolongement de 20 pieds à l'extrémité sud du quai, un quai flottant de 20 x 20 pieds et une passerelle de 31 x 4 pieds, pour arriver à ce quai flottant.

On a enlevé à l'extrémité nord du vieux quai, une section de 30 pieds qui était tellement endommagée qu'elle ne pouvait être réparée. On a aussi remplacé six pilotis de défense, quatre pilotis-liernes et six pilotis de support dans le vieux quai.

Les dépenses ont été de $1,289.40.

UCLUELET.

On a posé une porte au hangar du quai au coût de $12.54.

UNION BAY.

On a fait des améliorations et des réparations générales au quai, comprenant une allonge au hangar, de 18 x 24 pieds, des réparations au vieux hangar, un nouveau quai flottant de 18 x 33½ pieds, avec une passerelle de 32 x 4 pieds, le remplacement de 5 pilotis et le changement de la pente de la cale d'accostage.

Ces travaux ont été faits du 22 septembre au 20 décembre 1914, au coût de $939.28.

RIVIÈRE DUNCAN SUPÉRIEURE (UPPER DUNCAN).

La rivière Duncan supérieure est le seul moyen de communication avec le district minier de Duncan, à partir du lac Howser jusqu'à Healy's-Landing, une distance de 25 milles. Elle est navigable du mois de mai jusqu'au mois d'octobre pour les petits bateaux, mais comme on n'y avait fait aucun travail depuis plusieurs années. le chenal était devenu obstrué par des souches, du bois flottant et des arbres renversés.

On a nettoyé le chenal du 7 septembre au 21 novembre 1914.

La rivière est maintenant navigable pour les petits bateaux et une très petite dépense sera suffisante chaque année pour la maintenir en cet état.

RIVIÈRE FRASER SUPÉRIEURE (UPPER FRASER).

On a enlevé des roches et des pointes de roc dans le cañon de Fort-George, au coût de $4,863.62.

RIVIÈRE STUART ET TACHI.

Du 10 septembre au 31 mars, on a dépensé $17,549.15 pour les travaux suivants: on a enlevé des roches et fait sauter des pointes de roc dans le cañon de la rivière Stuart et dans le chenal de la même rivière, entre la crique LeBras et la tête des rapides Chinlac; sur la rivière Tachi on a enlevé ou fait sauter du roc en plusieurs endroits.

VAN ANDA.

Van Anda est située sur la côte est de l'île Texada, à 70 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver. Cette ville est le centre commercial de l'île et elle est entourée par des mines dont on extrait une quantité considérable de minerai de cuivre.

Le 7 mai, l'autorisation fut donnée de réparer le quai du havre. Cet ouvrage fut fait à l'entreprise par James McDonald et Cie, de Vancouver, au prix par unité de $18 et $15 respectivement pour les pilotis en bois dur et les pilotis en sapin, et $30 par M. pour le bois de construction, le tout mis en œuvre. Les pilotis en bois dur ont été fournis à la compagnie par les magasins du ministère des Travaux publics, à New Westminster.

Après un examen, on découvrit que le vieux quai avait été tellement rongé par les tarets qu'il fallait le reconstruire entièrement. Dans l'intervalle du 27 octobre au 19 novembre, on a démoli le vieux quai et on en a reconstruit un nouveau, comprenant une tête de quai de 100 x 85 pieds et un abord de 240 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, au coût de $4,799.94.

VANCOUVER.

Dragage.

La cité de Vancouver est située sur la côte ouest du Canada, sa population est de 110,000 habitants. Son port est formé par un grand bras de mer, dont les différentes parties portent les noms de English-Bay, Burrard-Inlet et False-Creek.

Cette cité est le terminus ouest de plusieurs chemins de fer, et dans son port se fait un trafic considérable par les vaisseaux qui viennent d'Orient ou qui partent pour cette partie du globe terrestre.

L'entrée de Burrard-Inlet, ou port de Vancouver, en arrivant de l'océan, consiste en un chenal rétréci appelé *First Narrows*. Ce chenal est d'une largeur variable; la partie la moins large se trouve vis-à-vis Prospect-Point, qui avait originairement 450 pieds entre des lignes de contour de 30 pieds. On s'occupe actuellement d'élargir le chenal navigable jusqu'à 1,200 pieds et de le creuser jusqu'à 35 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées. Cet ouvrage est fait par la drague du ministère, *Mastodon*, avec des équipes travaillant nuit et jour.

Le tableau suivant donne les dates entre lesquelles la drague a creusé, et les quantités de déblais excavés. Pendant les intervalles du temps non mentionné, la drague a été en réparation ou mise en opération à d'autres endroits.

DRAGUE MASTODON.

Intervalles durant lesquels l'ouvrage a été fait.	Mesure de chaland.	Déblais.	Localité.
	verges cubes.		
18 mai au 10 septembre	435,500	Gros gravier	First Narrows.
14 octobre au 29 janvier	340,340	"	Havre de Vancouver.
10 février au 31 mars	146,640	Sable et gravier	
Total	922,480		

On a changé la drague de position dans la tranchée pour accommoder la ville de Vancouver qui posait les tuyaux à l'eau à cet endroit. Plus tard la drague fut mise à l'œuvre à l'extrémité est de la tranchée pour enlever des déblais moins durs car les godets de la drague commençaient à affaiblir.

Au cours de l'année, on a dragué une superficie de 650,000 pieds carrés à une profondeur de 35 pieds à l'eau basse, la profondeur moyenne de la tranchée étant de 33 pieds.

Cette quantité a été donnée par la mesure de chaland; la mesure sur place donnerait une quantité moindre de 15 pour 100, ou 784,108 verges cubes.

On a fait un rapport sur le projet complet d'améliorations, des *First Narrows*, le 1er décembre 1909; on avait alors estimé la quantité totale de dragage à faire à 2,153,522 verges cubes, mesurées sur place, en comprenant 68,900 verges cubes qui devaient être draguées dans la batture Parthia, au centre de l'extrémité est du chenal original, à 1,200 pieds de largeur, avec une profondeur de 30 pieds à l'eau basse des grandes marées. Le 4 octobre 1913, on a recommandé que le dragage soit fait jusqu'à une profondeur de 35 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées. Ce travail additionnel, qui comportait le dragage de 371,000 verges cubes de déblais, a été autorisé, on est actuellement à l'exécuter. Le 12 mars 1915, on a autorisé le dragage d'une quantité supplémentaire de 160,062 verges cubes, dans une tranchée de 200 pieds de largeur et 2,125 pieds de longueur.

On a autorisé jusqu'aujourd'hui le dragage de 2,684,584 verges cubes, mesurées sur place. Le facteur d'expansion étant de 15 pour 100, cette quantité, mesurée à bord des chalands, est de 3,087,271 verges cubes. Au 31 mars 1915, on avait dragué 1,378,500 verges cubes; si l'on ajoute les 122,480 verges cubes draguées en 1914-15, on arrive à un total de 2,300,900 verges cubes, ou 74.5 pour 100 du tout. A raison de 16.49 cents par verge cube, l'ouvrage fait dans les *First Narrows* pendant l'exercice financier a coûté $152,134.50.

False-Creek.

Les travaux exécutés à False-Creek ont pour but d'utiliser comme port additionnel, un long bassin d'eau étroit et peu profond partant de English-Bay et se rendant jusqu'au centre de la ville. Cet ouvrage nécessite l'approfondissement d'un chenal de 13,000 pieds de longueur jusqu'à une profondeur de 20 pieds à l'eau basse des grandes

marées, à partir de English-Bay jusqu'à un point près du pont du chemin de fer Great-Northern, qui traverse False-Creek. Il faut en même temps draguer une tranchée de 2,400 pieds de longueur par une largeur moyenne de 188 pieds; cette tranchée gagnant vers le nord à partir de l'extrémité intérieure du chenal principal avec une profondeur de 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées.

Le 3 mars 1913, un contrat a été adjugé à la *Pacific Dredging Company,* de Vancouver, Colombie-Britannique, pour enlever 3,300,000 verges cubes de déblais de diverses espèces au prix uniforme de 21 cents par verge cube, mesure faite sur place.

Pendant l'exercice financier 1913-14, on a dragué 970,183 verges cubes de déblais.

En 1914-15, on a enlevé 876,098 verges cubes de déblais, au coût total de $197,-524.41, comprenant $3,543.83 pour les frais d'inspection et de surveillance des travaux

Du 1er avril 1914, au 31 mars 1915, on a dragué en trois endroits à des profondeurs différentes.

La première tranchée, à l'extrémité ouest, a une longueur moyenne de 1,000 pieds et une largeur de 350 pieds, formant une superficie de 350,000 pieds carrés; elle a été draguée à une profondeur de 20 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées.

La deuxième tranchée est une continuation de l'ouvrage dans la direction de l'est; elle a une longueur de 2,475 pieds et une largeur moyenne de 180 pieds et une profondeur de 14 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées, à l'exception d'une petite étendue de 59,500 pieds carrés, qui a été draguée en pente. La partie qui a été draguée jusqu'à 14 pieds a une superficie de 386,000 pieds carrés.

La troisième tranchée commence au pont Connaught et continue dans la direction de l'ouest sur une longueur de 1,500 pieds et une largeur de 150 pieds, avec une profondeur moyenne de 19 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées. On rencontre un fond très dur à certains endroits et on les a laissés pour qu'ils soient dragués avec une drague plus forte. La partie draguée à 19 pieds de profondeur a 225,000 pieds carrés de superficie.

Au cours de l'année, on a dragué une superficie totale de 1,020,500 pieds carrés.

Le 20 mars des instructions furent reçues à l'effet d'établir la ligne du centre du chenal projeté de la rue Granville au pont Connaught, à 350 pieds plus au nord, afin de diminuer la courbe de cette partie du chenal. Ce nouveau tracé raccourcira le chenal de 385 pieds, mais comportera tout de même le dragage additionnel de 40,000 verges cubes de déblais.

Quai.

Au commencement de l'année 1913, on a demandé des soumissions publiques pour la construction d'un quai en caissons et en béton, à Burrard-Inlet, au pied du chemin Salisbury.

Le 25 août 1913, un contrat fut adjugé à MM. Henry, McFee & McDougall, de Vancouver, au prix de $1,249,030.75.

Les travaux furent commencés le 1er octobre 1913 et ont été continués depuis. En 1913-14, on a enlevé 78,213 verges cubes de déblais, du site du quai et on a fait des travaux préliminaires à la construction des caissons.

En 1914-15, on a dragué et enlevé du site 222,574 verges cubes de déblais et on a fait sauter 32,014 verges cubes, qui n'ont pas encore été enlevées. On a construit et mis en place huit caissons de 40 x 100 pieds et un caisson de 30 x 70 pieds; six autres caissons ont été construits et mis à flot. Les travaux qui restent à faire sont la construction de huit caissons et de la superstructure en béton et le remplissage des caissons.

Les dépenses faites pendant l'exercice financier 1914-15, ont été de $915,432.98.

BARRAGES CAPILANO.

La rivière Capilano prend sa place dans les montagnes Howe-Sound; elle coule dans la direction du sud-ouest et se jette dans l'anse Burrard (Burrard-Inlet) par trois

branches distinctes. Sa source étant très élevée et son cours très rapide, elle produit des inondations soudaines et destructives.

Les travaux qu'on a fait à l'embouchure de cette rivière contrôleront ces inondations, en confinant le courant au chenal de l'ouest, car l'embranchement de l'est se jette dans le goulet *First-Narrows,* où l'on fait actuellement du dragage.

Ces travaux ont été commencés dès les premiers jours de l'année et ont été terminés le 31 mars, au coût de $16,586.13. Ils consistent en trois digues submergées en pierres perdues, qui détournent la rivière vers le chenal voulu et qui permettent de contrôler les inondations. Les morceaux de roc qu'on a employé pour la construction de ces digues, ont été extraits du lit du chenal de l'ouest, qui se trouve approfondi par le fait même.

ILE-VARGAS.

On a construit à cet endroit un quai, ayant une façade de 78½ pieds, un abord de 162 x 15 pieds, et un hangar à marchandises de 12 x 12 pieds. Ces travaux ont été commencés le 16 novembre 1914 et terminés le 20 février 1915. Les dépenses ont été de $3,164.60.

VEVEY.

Vevey est le point d'expédition d'un certain nombre de mines, sur le côté est du lac Slocan et à 8 milles de la ville de Slocan. Les compagnies minières de l'endroit emploient 150 à 200 hommes dans les conditions ordinaires.

Du 25 novembre au 18 décembre 1914, on a construit un quai en pilotis, de 32 pieds de largeur par 83·6 pieds de longueur, avec une pente de 1 dans 8.

Le coût total de l'ouvrage a été de $2,151.41.

VICTORIA.

Brise-lames.

On achève la construction du brise-lames d'Ogden-Pond, pour lequel on avait adjugé un contrat à sir John Jackson, le 20 décembre 1912. Ce brise-lames aura 2,500 pieds de longueur.

Au cours de l'année dernière, on a placé toute la pierre de remplissage, 241,925 tonnes; on a pratiquement terminé tout le remblai en pierres sèches jusqu'à l'élévation 20, où les blocs de granit commencent; on a rempli de pierres l'espace en arrière des blocs de granit, sur une distance de 600 pieds, jusqu'à l'élévation O, ainsi que l'espace en arrière du mur en béton, sur une distance de 275 pieds, jusqu'à l'élévation 11; on a placé des blocs en granit jusqu'au niveau de l'extrême eau basse, sur une distance de 600 pieds et au-dessus du niveau de l'extrême eau basse, sur une distance de 275 pieds; le remblai en béton est terminé jusqu'à l'élévation 21, une distance de 513 pieds.

Jetées.

On a terminé le remblai en pierres, à l'exception de la partie où il faut faire de l'excavation. On a mis en place 334,510 tonnes de pierres et on a recouvert le remblai avec de la pierre concassée, sur une distance de 900 pieds; on a employé 1,617 verges cubes de pierre concassée. Deux des caissons ont été placés dans leur position permanente et l'ouvrage progresse d'une manière très satisfaisante.

Quai de la vieille douane.

Du 22 au 24 octobre 1914, on a renouvelé une partie du plancher de ce quai. Le bois employé pour ces réparations a coûté $90.50 et le travail a été fait par les employés du ministère.

Dragage.

Le dragage qu'on a fait dans le havre au cours de l'année comprenait l'enlèvement d'un banc de roc, qui barrait l'entrée du havre à Shoal-Point, l'amélioration du chenal de la baie James, l'enlèvement de roches dans les environs de l'île Pelly et de la pointe Songhees et l'agrandissement de l'espace navigable près du pont du chemin de fer E. et N., vis-à-vis du mur projeté de Songhees et du havre supérieur. L'outillage suivant a été employé à ces travaux: les dragues à cuiller *Ajax* et *Mudlark,* la drague du type "orange peel" *Victoria,* la dérocheuse *Lobnitz N° 1* et les appareils de forage *Nos 1 et 2.*

Le résultat obtenu par le travail de cette année, comparé à celui de l'année dernière, lorsqu'on avait deux dragues de plus, la *Mastodon* et la *Skookum,* est très satisfaisant. Les dragues ont aussi été employées à William-Head, Nanaïmo, Tood-Inlet et Royal-Bay, et la drague *Ajax* a été occupée presque toute l'année à enlever le roc brisé et les déblais produits par les appareils de forage et la dérocheuse *Lobnitz* à Shoal-Point et Songhees-Point. Malgré tout cela on a enlevé, cette année, 38,705 verges cubes de roc, tandis qu'on n'en avait enlevé que 33,588 verges cubes, en 1913-14. Comme résultat de cet ouvrage on a pu placer la bouée de Shoal-Point, à 120 pieds plus au nord, donnant ainsi plus de largeur à cette partie du havre, où les bateaux, entrant ou sortant, sont obligés de tourner à angle droit dans un espace très restreint.

Il y a eu bien des retardements dans ce travail, causés par la position exposée de Shoal-Point, aux vents du sud-est et du sud-ouest, et aussi par l'inefficacité de l'appareil de forage *N° 2,* qui était le seul qu'on puisse se procurer pour cet ouvrage.

On a amélioré beaucoup la situation par le redressement du chenal de l'île Pelly, d'où on a enlevé presque tout le roc qui a été extrait cette année. Il y a trois bancs de roc à cet endroit, on en a enlevé une partie et l'on se propose de les faire disparaître entièrement; ce sera cependant une question de temps, vu l'immense quantité de roc qu'il faudra briser et extraire. On a dragué 162,119 verges cubes de glaise, de tuf et d'alluvions pour améliorer le chenal depuis l'entrée du havre jusqu'à la pointe Laurel. A partir du mur projeté de Songhees, on a élargi le chenal de 100 à 200 pieds, dans la direction du pont E. et N.; ce travail a nécessité l'enlèvement presque complet des bancs de roc Beaver 1 et 2 et le dragage d'un banc d'alluvions contenant 69,330 verges cubes.

La drague *Mudlark* a été employée presque continuellement dans le havre supérieur où on a fait de grandes améliorations (on a enlevé 191,550 verges cubes de glaise et d'alluvions).

Cette drague n'a presque pas rencontré de roc et a pu procéder à son travail sans interruption. Comme résultat de cet ouvrage, la navigation est maintenant très facile dans le havre supérieur; l'enlèvement du havre de roc Turpel n'est pas aussi urgent que celui des bancs de roc dans les autres parties du havre.

On a agrandi de 20 pieds l'espace navigable dans les environs du quai de la *Canadian Sound Lumber Co.,* ainsi que le chenal du pont de Pointe Ellice et le côté ouest du havre supérieur. La drague *Ajax* a enlevé 21,660 verges cubes de tuf en face des quais extérieurs pour former un bassin de virage (de 30 pieds de profondeur à l'eau basse) pour les bateaux en partance.

Les déblais enlevés dans le havre comprenaient du roc (dont une partie était très dure) du tuf, de la glaise et des alluvions.

La drague *Victoria* a creusé jusqu'au niveau de l'eau basse, un chenal de 30 pieds de largeur, le long du quai de la *Brackmanker Milling Co.,* où elle a enlevé 610 verges cubes de sable. La quantité totale de déblais dragués dans le havre, pendant la saison, a été de 483,974 verges cubes, mesure de chaland; aucune partie de ce travail n'a été faite à l'entreprise. Le dragage a été fait jusqu'à une profondeur de 20 pieds à l'eau basse (avec une marge de 1 pied au-dessous de ce niveau.)

Les travaux les plus importants pour l'année 1915-16, seront la continuation de l'enlèvement de bancs de roc Platform et Princess, près de l'île Pelly, et du banc de roc Songhees N° 2, ainsi que des améliorations supplémentaires à Shoal-Point.

SOMMAIRE des déblais enlevés dans le havre de Victoria, au cours de l'année.

Endroit d'où les déblais ont été enlevés.	Verges cubes, roc.	Total, verges cubes.
Shoal-Point	2,935	
Coté du nord du chenal, dans les environs de l'île Pelly et de Songhees-Point	34,661	
Coté sud du chenal, pointe Laurel	1,109	
		38,705
	Tuf, glaise et alluvions.	
Améliorations et élargissement du chenal depuis l'entrée du havre jusqu'à la pointe Laurel	162,119	
Elargissement du chenal depuis Songhees-Point jusqu'au pont du chemin de fer E. et N.	69,330	
Agrandissement de l'espace navigable dans le havre supérieur, au nord du pont du chemin de fer E. et N.	191,550	
Bassin de virage en avant des quais extérieurs à 30 pieds au-dessous de l'eau basse	21,660	
Bassin d'amarrage au quai de la Brackman-Ker Milling Co.	610	
		445,269
Excavation totale au cours de l'année		483,974

Le coût total des travaux faits durant l'année, y compris les frais d'inspection et le coût du dragage fait à la station de quarantaine, William-Head et Royal-Bay, a été de $264,991.29, ou 54·7 centins par verge cube de déblais de toutes les classes.

WHALETOWN.

Whaletown est un petit établissement situé sur la côté sud-est de l'île Cortez, à 108 milles au nord-ouest de la ville de Vancouver. Il y a un bureau de poste, un magasin et un havre naturel, qui font de cet endroit le point d'expédition et d'approvisionnement de tous les colons de la partie sud de l'île. Le havre sert aussi de refuge pour les bateaux qui se trouvent pris dans les tempêtes du détroit.

Le 16 juin, des instructions furent données de démolir le vieux quai du gouvernement provincial à cet endroit et de le remplacer par une construction plus considérable et plus solide. Ce travail a été fait par James McDonald & Co., aux prix par unité de $22 et $15 respectivement par les pilotis en bois dur et les pilotis en sapin, et $30 par M. pour le bois de construction, le tout mis en œuvre. Les pilotis en bois dur australien furent livrés à l'entrepreneur par les magasins du ministère des Travaux publics, à New-Westminster. Les travaux ont été faits du 14 au 29 septembre, au coût de $2,494.16.

WHITE-ROCK.

White-Rock est une ville située sur le golfe de Georgie, à un mille au nord de la frontière internationale, sur la ligne du chemin de fer Great-Northern. Cette ville tire son importance des bureaux de douane et d'immigration qui y sont installés et des touristes qui la visitent pendant l'été. Les bateaux qui vont aux Etats-Unis où en reviennent sont obligés d'y arrêter pour que leurs papiers soient visées.

Le 2 juillet, un montant de $5,000 fut autorisé pour commencer la construction d'un quai dont le coût total est estimé à $15,000.



Drague "Northumberland" No. 5. Nouvelle-Ecosse.

On a construit une partie de l'abord de 628 x 20 pieds et un quai flottant pour les petits bateaux, de 20 x 40 pieds. Ce quai flottant peut être utilisé par les petits bateaux lorsque la marée atteint 8 pieds de hauteur. Il reste à construire 1,022 pieds de longueur de l'abord et une tête de quai de 40 x 70 pieds.

Le travail a été fait par la *Fraser River Pile Driving Co.,* aux prix par unité de $7.10 et $17 respectivement pour les pilotis en bois naturel et les pilotis créosotés, et $28.75 par M. pour le bois de construction, le tout mis en œuvre. Ces travaux ont été faits du 5 juillet au 5 août, au coût de $4,960.32.

WILLIAMS-HEAD.

Station de la quarantaine.

On a construit des chemins et fait des réparations générales aux chaussées, au quai, aux tuyaux à l'eau et au pont. On a aussi réparé des pilotis, nettoyé les fossés, etc. Ces travaux furent faits du 25 juin au 9 décembre 1914, au coût de $2,998.69.

Dragage.

On a fait du dragage pour permettre aux bateaux de rester amarrés au quai, quand ils sont en quarantaine. On a dragué un chenal de 80 pieds de largeur et de 28 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. Les déblais consistaient en sable et glaise molle.

Ce travail a été fait par la drague *Ajax,* du 4 au 8 juin 1914. Pendant cette période, elle a enlevé 4,920 verges cubes, mesure de chaland, y compris 960 verges cubes de déblais (le travail d'une nuit) au quai à charbon.

Après avoir fait cet ouvrage, on loua la drague *Ajax* à MM. Lineham et Sargison, qui voulaient faire du dragage à Royal-Bay, afin de pouvoir approcher de leurs carrières de gravier, situées dans la section 55, chemins royaux d'Esquimalt. La drague a été employée à cet endroit du 9 au 15 juin et du 24 au 30 juin; elle a enlevé 38,760 verges-cubes de sable, mesure de chaland.

WILLOW-POINT.

On a construit un hangar sur le quai, au coût de $196.49.

YELLOW-POINT.

On a construit à cet endroit un quai de 60 x 40 pieds, un abord de 211 x 14 pieds, un quai flottant de 30 x 20 pieds, une passerelle de 30 x 4 pieds et un hangar, sur le quai, de 9 x 20 pieds. Ces travaux ont été faits du 14 septembre au 18 novembre 1914. Les dépenses ont été de $3,500.

OPERATIONS DE DRAGAGE.

On trouvera la description détaillée de l'ouvrage fait par les différentes dragues, dans le rapport, sous le nom de l'endroit où ont été faits les travaux.

Le dragage est décrit et classifié A et B. Le roc solide et les cailloux de deux verges cubes et plus, chacun, sont compris dans la classe A, le roc mobile, les petits cailloux et toutes les autres substances, telles que sable, glaise, etc., sont comprises dans la classe B.

Les tableaux suivants indiquent l'ouvrage fait par chaque drague:—

NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 1, ("W. S. FIELDING").

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS, PAR MOIS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	12,000	48,600	46,800	52,800	35,675	24,993	36,973	17,418	....	....	275,259
Espèce de déblais......	....	....	Sab. et vase	Sab. et vase	Sab. et vase	Sable.......	Vase........	Vase........	Vase........	Sab. et vase	....	....	
Temps pendant lequel on aur. pu drag.. hrs	....	....	60 00	270 00	260 00	260 00	270 00	250 00	270 00	140 00	....	....	1,780 00
Temps perdu...... hrs	....	....	40 00	187 55	182 55	176 00	199 35	209 00	206 50	111 20	....	....	1,313 35
Nomb. d'heur de drag.	....	....	20 00	82 05	77 05	84 00	70 25	41 00	63 10	28 40	....	....	466 25
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	600·00	592·09	607·16	628·57	506·60	609·51	585·30	607·54	....	....	590·153

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	815 40	1,249 58	1,964 82	2,240 19	1,984 63	2,104 64	2,060 11	1,158 14	....	....	13,577 51
Comb., charb. et huile	....	....	....	472 89	1,711 18	1,164 18	323 49	1,213 84	1,168 75	120 01	....	....	6,194 34
Eau	....	....	....	166 50	10 50	....	180 45	....	....	188 53	....	....	545 98
Subsistance	....	4 00	271 60	446 34	641 86	551 35	571 04	640 04	598 54	409 77	....	....	4,134 54
Quaiage	....	....	....	423 00	855 00	405 20	366 00	366 00	366 00	366 00	....	....	3,147 20
Pilotage	....	....	40 00	205 00	130 00	130 00	135 00	125 00	135 00	90 00	....	....	990 00
Magasins {Machineries.	361 55	10 75	36 50	387 28	850 78	308 60	146 92	667 85	529 08	468 68	....	....	3,767 99
Magasins {Généralem..	54 54	....	8 97	....	41 25	70 40	44 33	21 98	10 70	1 10	....	....	253 27
Réparations {Matériaux	14,114 78	1,006 61	2,400 84	871 54	458 06	470 39	568 64	4,195 37	349 71	1,321 74	1,896 83	19,008 52	46,663 03
Réparations {Salaires...	2,108 50	2,301 62	955 07	132 00	....	....	....	79 45	120 76	1,233 46	1,941 50	1,937 22	10,809 58
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	287 00	1,096 00	880 00	400 00	1,000 00	1,040 00	680 00	....	....	5,383 00
Dépenses éventuelles...	....	12 80	22 50	2 03	19 87	....	....	....	2 00	21 83	....	7 13	88 16
Dépenses totales...	16,639 37	3,335 78	4,550 88	4,663 16	7,779 32	6,220 31	4,720 50	10,414 17	6,380 65	6,059 26	3,838 33	20,952 87	95,554 60

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Helena*..........	1er avril..	26 juin....	Saint-Jean, N.-B..............	17,340 80
	30 juillet..	31 mars..		

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Steamer *Mildred*..............	14 mars..	....	St-Jean, N.-B................	5 00
Remorqueur *Nereid*..........	18 mai..	20 mai..	"	12 00
"	4 juin..	....	"	7 00
"	23 " ..	26 août..	Chenal St-Jean, N.-B..........	} 3,829 25
"	18 déc..	21 janv..	" "	
"	21 oct..	17 déc..	Docks d'hivernage, N.-B......	1,490 75
Remorqueur *Lillie*..........	3 &22 juil			
	25 août..	....	Chenal, N.-B..............	56 00
				5,400 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chenal St-Jean, N.-B.	9,817 35	4,478 82	394 75	2,989 47	2,275 64	715 84	2,724 47	183 13	33,740 85	7,816 13	3,892 25	64 06	69,092 76
Docks d'hivernage, N.-B.	3,760 16	1,715 52	151 23	1,145 07	871 56	274 16	1,043 52	70 14	12,922 18	2,993 45	1,490 75	24 10	26,461 84
Totaux	13,577 51	6,194 34	545 98	4,134 54	3,147 20	990 00	3,767 99	253 27	46,663 03	10,809 58	5,383 00	88 16	95,554 60

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Chenal St-Jean, N.-B.	23 juin	15 oct.	Sable et vase	209,122	1,170	337-15	·3303	204·87
	18 déc.	16 janv.						
Docks d'hivernage, N.-B.	22 oct.	17 déc.	Vase	66,137	600	129-10	·4001	204·87
Totaux				275,259	1,770	466-25	·3471	204·87

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer:	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Chenal St-Jean, N.-B.	85 35	208 50	136 35	31 20	190 40	40 00	21 20	....	26 40	29 05	
Docks d'hivernage, N.-B.	120 55	70 20	107 20	....	47 30	10 00	58 40	....	27 20	17 25	
Total, heures perdues	206 30	279 10	233 55	31 20	238 10	50 00	80 00	....	54 00	46 30	

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudière					
Chenal St-Jean, N.-B.	5 00	....	....	....	77 40	842 45	
Docks d'hivernage, N.-B.	3 00	....	....	....	8 20	470 50	
Total, heures perdues	8 00	....	....	....	86 00	1,313 35	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à St-Jean, N.-B., le 19 juin et a été mise en hivernage à St-Jean, N.-B., le 18 janvier 1915.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 2 ("ST. LAWRENCE") NOUVEAU-BRUNSWICK.

DÉTAILS DU MATÉRIEL ET TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	1,200	11,600	14,800	17,000	22,800	8,600	....	....	....	....	76,000
Espèce de déblais	....	....	Sable, pierres, billots, gravier	Sable, pierre.	Bâtons, sable, vase.	Gravier, sable.	Sable, bâtons.	Billots, sab.	....	....	....	....	
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs	....	....	40 00	270 00	260 00	260 00	270 00	100 00	....	....	....	....	1,200 00
Temps perdu........hrs	....	....	17 00	131 00	104 00	118 00	86 00	29 30	....	....	....	....	485 30
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	23 00	139 00	156 00	142 00	184 00	70 30	....	....	....	....	714 30
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	52 17	83 45	94 88	119 72	123 91	121 99	....	....	....	....	106 37

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Total. $ c.
Salaires	....	70 87	1,300 01	1,328 88	1,330 21	1,317 00	1,330 01	925 92	....	....	....	....	7,602 90
Comb., charb. et huile	....	642 45	....	....	1,228 30	1,154 18	625 63	963 61	....	....	....	....	4,614 17
Eau	....	....	....	....	....	....	....	121 00	....	12 00	....	....	133 00
Subsistance	18 82	30 00	372 00	418 00	425 40	449 58	475 70	276 58	54 50	....	....	....	2,520 58
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Magasins {Machineries	380 47	309 30	34 48	8 74	247 50	27 90	129 45	8 44	....	....	....	....	1,146 28
Magasins {Généralem.	138 39	13 13	....	....	105 96	15 50	2 10	2 60	....	....	....	....	277 68
Réparations {Matériaux	2,557 00	602 88	246 93	10 59	5 37	632 37	1,132 87	1,112 23	128 35	26 69	81 77	1,602 00	8,139 05
Réparations {Salaires	1,205 76	883 13	....	....	....	....	....	449 98	483 76	201 59	200 00	252 42	3,676 64
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	-
Dépenses éventuelles	....	....	....	....	11 97	....	6 05	67 55	76 54	....	....	27 40	189 51
Dépenses totales	4,300 44	2,551 76	1,953 42	1,766 21	3,354 71	3,596 53	3,701 81	3,927 91	743 15	240 28	281 77	1,881 82	28,299 81

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
Remorqueur *Canso*	25 juin.	25 juill.	Campbellton, N.-B.	6,824 60					
"	31 août.	12 nov.	"	....					
"	27 juill.	29 août.	Mission-Pt., P.Q.	2,353 29					
				9,177 89					

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Campbellton, N.-B.	5,304 36	3,219 17	92 81	1,758 15	....	....	799 76	193 92	5,678 53	2,565 15	....	132 24	19,744 09
Mission-Pt., P.Q.	2,298 54	1,395 00	40 19	762 43	....	....	346 52	83 76	2,460 52	1,111 49	....	57 27	8,555 72
Totaux	7,602 90	4,614 17	133 00	2,520 58	....	....	1,146 28	277 68	8,139 05	3,676 64	....	189 51	28,299 81

Dépenses faites à :	Durée du travail.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Campbellton, N.-B.	25 juill. 12 nov.	26 juin. 2 sept.	Sable, pierre, billots, gravier, bâtons.	58,800	840-00	498-30	39·607	·335
Mission-Pt., P.Q.	29 août	28 juill.	Sable, pierre, vase, grav.	17,200	360-00	216-00	39·609	·497
Totaux	....	....	....	76,000	1,200-00	714-30	39·607	·372

EXPLICATIONS DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Campbellton, N.-B.	45 00	36 00	27 30	....	110 00	30 00	5 00	....	4 00	40 00	
Mission-Pt., P.Q.	27 00	6 00	....	....	52 00	....	14 00	....	6 00	27 00	
Total, heures perdues	72 00	42 00	27 30	....	162 00	30 00	19 00	....	10 00	67 00	

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Campbellton, N.-B.	....	....	10 00	....	34 00	341 30	
Mission-Pt., P.Q.	....	....	10 00	....	2 00	144 00	
Total, heures perdues	....	....	20 00	....	36 00	485 30	

Remarques générales : La drague a commencé à travailler à Campbellton, N.-B., le 26 juin et a été mise en hivernage à Dalhousie, N.-B., le 14 novembre.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 3 ("RESTIGOUCHE") NOUVEAU-BRUNSWICK.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	6,488	19,441	31,776	26,414	17,306	15,241	5,337	....	....	....	....	122,003
Espèce de déblais	....	Sable......	Glaise et gravier.	Gravier et sable.	Sable, glaise et gravier.	Sable, glaise et gravier.	Sable, glaise et gravier.	Vase, glaise et sable.	....	....	....	....	
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs	....	120 00	260 00	270 00	260 00	260 00	270 00	140 00	....	....	....	....	1,580
Temps perdu ...... hrs	....	91 00	187 00	186 00	192 00	157 00	176 30	99 30	....	....	....	....	1,089
Nomb. d'heur de drag.	....	29 00	73 00	84 00	68 00	103 00	93 30	40 30	....	....	....	....	491
Vgs cub. drag. p. heure	....	223·73	266·31	378·29	388·44	168·02	163·01	131·78	....	....	....	....	248·49

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	664 09	1,522 28	1,181 48	1,195 00	1,194 50	1,195 00	880 94	76 53	....	....	....	7,909 82
Comb., charb. et huile	....	....	695 44	889 27	822 30	790 10	627 83	1,048 36	....	....	....	....	4,873 30
Eau	....	....	16 69	37 50	25 00	49 25	35 50	56 25	....	....	....	....	220 19
Subsistance	....	257 81	485 90	394 56	401 06	398 8	389 54	282 49	71 30	6 75	....	....	2,688 25
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Magasins { Machineries.	519 61	71 36	132 91	47 72	332 87	76 08	65 18	237 99	6 30	6 95	....	166 90	1,663 87
Magasins { Généralem.	7 30	4 50	1 00	....	6 65	79 81	....	37 29	....	1 93	....	....	138 48
Réparations { Matériaux	821 68	422 21	265 97	215 71	22 09	680 69	46 90	233 51	162 50	505 94	38 75	3,966 29	7,382 24
Réparations { Salaires	1,043 71	499 62	102 88	....	....	....	....	322 06	635 47	195 00	520 00	527 75	3,846 49
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Dépenses éventuelles	....	2 58	21 55	41 99	3 74	8 60	....	223 48	53 70	....	....	....	355 64
Dépenses totales	2,392 30	1,922 17	3,244 62	2,808 23	2,808 71	3,277 87	2,359 95	3,322 37	1,005 80	716 57	558 75	4,660 94	29,078 28

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorqueur *Fredericton*	18 mai	15 juin	Bathurst, N.-B.	1,213 75
" "	14 nov.	17 nov.	"	
" "	16 juin	15 juillet	Bathurst, Outer Bar	4,201 38
" "	19 août	31 oct.	"	
" "	9 nov.	12 nov.	"	
" "	16 juillet	18 août	Chatham, N.-B.	1,400 46
" "	2 nov.	7 nov.	Bathurst-Village	280 19
" *Sogenada*	1er juin	24 juin	Bathurst, N.-B.	987 52
				8,083 30

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Steamer *Hiawatha*	18 déc.	....	Halifax, N.-E.	15 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Bathurst, Barre Tête-à-Gouche	1,337 14	823 87	37 11	454 42	....	....	281 30	23 44	1,247 60	650 22	....	60 15	4,915 25
" "													
Bathurst, Barre extérieure	4,792 52	2,952 68	133 54	1,628 81	....	....	1,008 00	83 89	4,474 02	2,330 61	....	215 45	17,619 52
" "													
" "													
Chatham, N.-B	1,490 18	918 07	41 47	506 43	....	....	313 49	26 18	1,390 44	724 64	....	67 03	5,477 93
Bathurst-Village	289 98	178 68	8 07	98 59	....	....	61 08	4 97	270 18	141 02	....	13 01	1,065 58
Totaux	7,909 82	4,873 30	220 19	2,688 25	....	....	1,663 87	138 48	7,382 24	3,846 49	....	355 64	29,078 28

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Bathurst, Barre Tête-à-Gouche	19 mai	15 juin	Sable et glaise	13,653	320	83-00	59·22	·360
" "	16 nov	17 nov	Vase et glaise					
Bathurst, Barre extérieure	18 juin	13 juillet	Glaise, gravier, sable	72,068	900	297-30	59·22	·244
" "	20 août	31 oct	Sable, glaise, gravier					
" "	9 nov	12 nov	Vase, glaise, sable					
Chatham, N.-B	20 juillet	14 août	Sable, glaise, gravier	34,596	300	92-30	59·22	·158
Bathurst Village	2 nov	7 nov	Vase, glaise, sable	1,686	60	18-00	59·20	·632
Totaux				122,003	1,580	491-00	59·22	·238

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Bathurst, Barre Tête-à-Gouche	11 00	4 30	52 00	1 00	14 00	20 00	82 00	....	19 00	8 30	
Bathurst, Barre extérieure	53 30	11 00	210 30	2 30	37 30	30 00	86 00	....	42 00	18 30	2 00
Chatham, N.-B	10 00	27 00	51 00	....	....	....	5 30	2 30	24 00	15 00	
Bathurst-Village	....	....	20 00	....	8 30	....	1 00	....	1 30	....	
Total, heures perdues	74 30	42 30	333 30	3 30	60 00	50 00	174 30	2 30	86 30	42 00	2 00

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Marque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Bathurst, Barre Tête-à-Gouche	2 00	1 30	....	....	21 30	237 00	
Bathurst, Barre extérieure	1 00	....	....	....	108 00	602 30	
Chatham, N.-B	1 00	....	....	....	71 30	207 30	
Bathurst-Village	....	....	....	....	11 00	42 00	
Total, heures perdues	4 00	1 30	....	....	212 00	1,089 00	

Remarques générales : La drague a commencé son travail à Bathurst, N.-B., le 18 mai et a été mise en hivernage à Halifax, N.-E., le 5 décembre 1914.

NOUVELLE--ÉCOSSE.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 5 ("NORTHUMBERLAND").

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	18,325	143,396	88,591	73,908	80,045	38,571	....	....	....	....	442,836
Espèce de déblais	....	....	Vase, glaise et sable.	Vase et glaise.	Vase, glaise, sable, grav.	Grav., vase, sab. et pierr.	Vase, sable et glaise.	Ec. d'huît. et vase.	....	....	....	....	
Temps pendant lequel on aur. pu draguer..hrs.	....	....	130 00	490 00	480 00	480 00	490 00	240 00	....	....	....	....	2,310 00
Temps perdu......hrs.	....	....	76 00	169 30	175 00	238 00	242 00	130 00	....	....	....	....	1,030 30
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	54 00	320 30	305 00	242 00	248 00	110 00	....	....	....	....	1,279 30
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	339·35	448·11	290·46	305·41	322·76	350·70	....	....	....	....	346 23

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	1,346 33	1,454 08	1,470 02	1,447 51	1,463 24	629 38	....	....	....	....	7,810 56
Comb., charb. et huile.	....	190 56	....	246 23	1,965 53	1,509 05	22 00	3,036 30	....	....	....	....	6,969 67
Eau	....	....	....	61 60	274 40	117 60	145 60	78 40	....	....	....	....	677 60
Subsistance	....	105 55	419 60	535 27	535 02	479 05	510 00	241 44	2 35	....	....	....	2,828 28
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Magasins: Machineries.	163 45	146 03	94 10	16 25	182 74	485 78	10 00	174 23	....	....	....	....	1,272 58
Magasins: Généralem..	....	60 44	1 50	....	....	3 70	....	21 13	....	....	....	....	86 77
Réparations: Matériaux	4,122 50	6,200 85	2,258 60	2,453 36	651 40	1,490 79	306 04	311 03	594 88	132 40	105 00	8 20	18,635 05
Réparations: Salaires...	992 00	1,253 35	....	....	....	....	....	740 62	229 64	107 50	107 50	121 70	3,552 31
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	25 00	80 00	178 00	25 00	155 00	....	....	....	....	463 00
Dépenses éventuelles...	....	....	....	2,114 32	442 61	39 35	....	131 77	6 25	....	....	6 00	2,740 30
Dépenses totales...	5,277 95	7,956 78	4,120 13	6,906 11	5,601 72	5,750 83	2,481 88	5,519 30	833 12	239 90	212 50	135 90	45,036 12

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
S.S. *Robie M*	29 avril..	....	Pictou, N.-E	12 50
S.S. *Hiawatha*	29-30 avril	....	"	32 00
"	6-20 mai..	....	"	
"	19 juin..	....	Quai du marché à Stone-House-Point.	25 00
Pictou Co. Entrepreneurs	19 juin...	20 juin....	Remorquage de pontons	55 00
Supply Co. Entrepreneurs	3-10 août.	....	Trenton, N.-E	50 00
S.S. *Hiawatha*	10 août et 24 sept.	....	Stone-House-Pt. et Trenton	65 00
Pictou Co. Contr. Supply Co.	24 sept..	....	"	40 00
W. H. Wooley (bateau auto.).	12 sept..	26 sept..	Stone-House-Pt	48 00
S.S. *Hiawatha*	26 oct....	....	East-River	25 00
"	2 nov....	23 nov....	Stone-House-Pt. à Pictou	80 00
Pictou Co. Contr. Supply Co.	4 nov....	17 nov....	Ld.-Ground à Pictou	75 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
East River, écluses, Trenton, N.-E.	2,701 21	2,410 34	234 23	978 04	....	....	440 00	30 05	6,444 65	1,228 20	160 20	947 59	15,574 51
Trenton-Basin, N.-E.	2,527 03	2,255 11	219 15	915 05	....	....	411 66	28 06	6,029 60	1,150 16	149 80	886 57	14,572 19
Stone-House-Point, N.-E.	1,538 38	1,372 69	133 45	557 04	....	....	250 64	17 08	3,670 20	699 45	91 20	539 73	8,869 86
Chenal des écluses	372 42	332 31	32 41	134 93	....	....	60 78	4 13	888 48	169 24	22 00	130 80	2,147 50
Vieil endroit de chargement, East River, N.-E.	671 52	599 22	58 36	243 22	....	....	109 50	7 45	1,602 12	305 26	39 80	235 61	3,872 06
Totaux	7,810 56	6,969 67	677 60	2,828 28	....	....	1,272 58	86 77	18,635 05	3,552 31	463 00	2,740 30	45,036 12

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
East River, écluses, Trenton, N.-E.	23 juin	8 août	Vase, glaise, sable	186,318	770	442 30	35·196	·083
Trenton-Basin, N.-E.	10 août	23 sept.	Gravier, vase, sable	116,610	720	414 00	35·198	·125
Stone-House-Point, N.-E.	24 sept.	24 oct.	Vase, sable, glaise	84,957	490	252 00	35·198	·104
Chenal des écluses	26 oct.	31 oct.	Vase, sable, glaise	16,380	110	61 00	35·204	·131
Vieil endroit de chargement, East River, N.-E.	2 nov.	14 nov.	Ecailles d'huîtres, vase.	38,571	220	110 00	35·200	·100
Totaux				442,836	2,310	1,279 30	35·198	·101

EXPLICATIONS DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorqueurs.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
East River, écluses, Trenton, N.-E.	19	24	33	24	13	20	9	42	....	....	78
Trenton-Basin, N.-E.	8	6	4	17	28	20	10	10	14	....	28
Stone-House-Pt., N.-E.	52	10	10	28	55	20	19	....	10	....	10
Chenal des écluses	17	8	11	9	....	....	....	....	....	....	
Vieil endroit de chargement, East River, N.-E.	....	10	40	11	....	....	10	7	10	3	2
Total, heures perdues	96	58	98	89	96	60	48	59	34	3	118

Temps perdu à :	Nettoyage.		Posage de tuyaux.	Rupture d'une chaîne.	Réparations de caissons.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Rép. de pontons.						
East River, écluses, Trenton, N.-E.	6	11	22	7	13 30	6	327 30	
Trenton-Basin, N.-E.	6	19	2	28	97	9	306 00	
Stone-House-Pt., N.-E.	3	4	....	9	....	8	238 00	
Chenal des écluses	1	....	....	3	....	....	49 00	
Vieil endroit de chargement, East River, N.-E.	2	6	....	9	....	....	110 00	
Total, heures perdues	18	40	24	56	110 30	23	1,030 30	

Remarques générales : La drague a commencé à travailler aux écluses de East River, N.-E., le 23 juin, et fut mise en hivernage à Pictou, N.-E., le 14 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTERE No 6 ("CAP-BRETON") NOUVELLE-ECOSE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs c ..				3,085	3,785	8,315	1,700						16,885
Espèce de déblais.. ..				Roc	Glaise, roc et pierre.	Sable et pierre de lest.	Gravier, sable. et p.						
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs				80 00	260 00	261 00	90 00						691 00
Temps perdu......hrs				21 55	145 25	158 40	70 30						396 30
Nomb. d'heures de dra				58 05	114 35	102 20	19 30						294 30
Vgs cub. drag. p. heure				53 12	33 03	81 26	87 18						57 30

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires		27 43	960 82	1,126 50	1,140 10	1,155 05	834 55						5,244 45
Comb., charb. et huile		282 76	250 80	241 33	500 55	392 78	606 19						2,274 41
Eau		1 66	6 33	20 74	13 52	1 66	3 16						47 07
Subsistance			354 04	349 03	454 15	402 00	297 65						1,856 87
Quaiage							54 00						54 00
Pilotage			14 20		7 10	7 10	7 10						35 50
Magasins {Machiner.		169 55	212 98	558 96	522 67	384 45	75 20					103 45	2,027 26
Magasins {Généralem	28 68	9 00	9 35	1 30	25 74	12 00	10 12		3 00	3 20		8 05	110 44
Réparat. {Matériaux.	4,433 00	621 48	516 59	196 44	632 42	77 56	1,294 63	336 78	234 80	123 83	224 84	748 28	9,440 65
Réparat. {Salaires...	614 33	1,037 72		44 52			265 08	369 92	321 44	215 02	306 75	275 27	3,450 05
Loyer des remorqueurs						10 00	240 00	540 00					790 00
Dépenses éventuelles...		13 60	16 40	14 82	30 90	83 37	40 56		7 29			1 66	208 60
Dépenses totales...	5,076 01	2,163 20	2,341 51	2,553 64	3,327 15	2,525 97	3,728 24	1,246 70	566 53	342 05	531 59	1,136 71	25,539 30

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Lisgar*	9 mai..	22 juin..	Port-Hawkesbury	
"	20 août..	26 août..	"	2,583 11
"	16 " ..	19 " ..	Mulgrave, N.-E.	184 50
"	27 " ..	20 oct..	Port-Hood, N.-E.	2,767 50
"	21 oct..	26 " ..	Port-Hawkesbury	307 50
Remorqueur *Sogenada*	25 juin..	5 août..	"	1,687 98
"	6 août..	17 " ..	Mulgrave, N.-E.	468 93
				7,999 52

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Nelson*	30 sept..		Pt. Tupper, N.-E.	10 00
	22 " ..	30 sept..	Pt. Hood, N.-E.	
	1er oct..	21 oct..	et Smith's Cove	780 00
				790 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machinerie.	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Port-Hawkesbury, N.-E.	1,397 34	607 20	12 54	495 04	....	14 20	537 02	29 62	2,533 20	913 60	....	55 60	6,595 36
Mulgrave, N.-E.	1,563 20	682 00	14 03	553 33	....	7 10	602 00	33 46	2,812 00	1,028 90	....	61 90	7,357 92
Port-Hood, N.-E.	1,289 57	558 60	11 57	456 57	30 00	7 10	496 00	27 36	2,320 35	853 00	437 00	51 60	6,538 72
Smith's-Cove, N.-E.	994 34	426 61	8 93	351 93	24 00	7 10	392 24	20 00	1,775 10	654 55	353 00	39 50	5,047 30
Totaux	5,244 45	2,274 41	47 07	1,856 87	54 00	35 50	2,027 26	110 44	9,440 65	3,450 05	790 00	208 60	25,539 30

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Port-Hawkesbury, N.-E.	23 juillet	5 août	Roc	3,675	180 00	78 35	83·92	1·795
"	20 août	26 "	Glaise et pierre	....	....	....	....	
Mulgrave, N.-E.	6 "	19 "	Glaise, roc, pierre	2,695	120 00	87 45	83·85	2·730
Port-Hood, N.-E.	27 "	10 oct.	Gravier, sable, pierre	5,465	211 00	72 20	90·40	1·196
Smith's-Cove, N.-E.	4-5, 9-10 sept. et 6-8 oct.	12-19, 24-26 et	Gravier, sable, pierre	5,050	180 00	55 50	90·40	·999
Totaux	....	....	....	16,885	691 00	294 30	86·73	1·512

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre Les remorq.	Pour attendre Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer Du comb.	Pour se procurer De l'eau.
Port-Hawkesbury, N.-E.	22 00	1 00	40 00	....	18 55	....	....	5 00	8 30	....	
Mulgrave, N.-E.	13 30	4 00	....	....	....	....	....	....	8 45	....	
Port-Hood, N.-E.	3 30	11 00	90 30	....	....	....	....	....	26 40	4 30	
Smiths'-Cove, N.-E.	6 15	....	61 25	....	16 00	10 00	10 00	....	2 00	5 00	
Total, heures perdues	45 15	16 00	191 55	....	34 55	10 00	10 00	5 00	45 55	9 30	

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudière	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Port-Hawkesbury, N.-E.	....	....	....	....	6 00	101 25	
Mulgrave, N.-E.	....	....	....	....	6 00	32 15	
Port-Hood, N.-E.	....	....	....	....	2 30	138 40	
Smith's-Cove, N.-E.	....	....	....	....	13 30	124 10	
Total, heures perdues	....	....	....	....	28 00	396 30	

Remarques générales : La drague a commencé son travail à Port-Hawkesbury, N.-E., le 23 juillet et a été mise en hivernage à Port-Hawkesbury, N.-E., le 23 octobre 1914.

DRAGUE, DU MINISTÈRE No 7 ("CANADA"), NOUVELLE-ECOSSE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.			7,325	12,960	14,030	14,500	18,600	11,900	12,800				92,115
Espèce de déblais			Vase et sab.	Sciure de bois, vase et sable.	Sciure de bois et vase.	Vase et sab.	Vase et sab.	Vase et sab.	Vase et sab.				
Temps pendant lequel on aurait pu drag. . hrs			210.00	270.00	260.00	260.00	270.00	250.00	200.00				1,720.00
Temps perdu . . . hrs			72.00	88.00	118.00	119.00	101.00	148.00	93.00				739.00
Nomb. d'heur. de drag.			138.00	182.00	142.00	141.00	169.00	102.00	107.00				981.00
Vgs cub. drag. p. heure.			53·08	71·21	98·66	102·84	110·06	116·67	119·62				93·88

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires			737 00	737 00	737 00	819 14	756 56	758 34	651 52				5,196 56
Comb., charb. et huile.			170 50	335 50	858 00	423 50	493 05	440 00	429 00				3,149 55
Eau			7 50	20 00	48 75	10 00	24 50	20 00	26 00				156 75
Subsistance	24 88	10 91	248 00	248 10	267 70	198 75	238 82	188 42	252 90				1,678 48
Quaiage					45 00	13 34	20 00	20 00	20 00				118 34
Pilotage													
Magasins {Machineries.	470 35		36 23	6 02	244 71	120 48	4 15	10 87	56 29	350 92			1,300 02
Magasins {Généralem.	50 99				7 31	15 13							73 43
Réparations {Matériaux	5,169 84	516 27	2,074 54	66 18	69 31	52 75	2,075 02	509 01	44 04	946 40	57 27	615 03	12,195 66
Réparations {Salaires	702 52	794 51					28 72	119 39	70 53	490 01	110 05	117 95	2,433 68
Loyer des remorqueurs.				936 00	2,220 00	1,068 00	1,088 00	1,000 00	1,040 00				7,352 00
Dépenses éventuelles			2 25	3 40	2 74	7 25		9 75		4 25			29 64
Dépenses totales	6,418 58	1,321 69	3,276 02	2,352 20	4,500 52	2,728 34	4,728 82	3,075 78	2,590 28	1,791 58	167 32	732 98	33,684 11

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
SS. *Delbert D*	5 juin	2 sept.	Liverpool, N.-E.	3,574 00
	3 sept.	31 déc.	Lockeport, N.-E.	3,778 00
	1er jan.	19 janv.	Liverpool, N.-E.	540 00
				7,892 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combus-tible.	Eau.	Subsis-tance.	Quaiage.	Pilotage.	MAGASINS.		RÉPARATIONS.		Loyer des remor-queurs.	Dépenses éven-tuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
Liverpool, N.-E.	2,527 30	1,531 67	76 32	817 67	57 66	....	630 00	35 22	5,930 04	1,183 34	3,574 00	14 40	16,377 62
Lockeport, N.-E.	2,669 26	1,617 88	80 43	860 81	60 68	....	670 02	38 21	6,265 62	1,250 34	3,778 00	15 24	17,306 49
Totaux	5,196 56	3,149 55	156 75	1,678 48	118 34	....	1,300 02	73 43	12,195 66	2,433 68	7,352 00	29 64	33,684 11

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Liverpool, N.-E.	6 juin	2 sept.	Sciure de bois, vase, sab.	35,715	760 00	477 00	34·334	·458
Lockeport, N.-E.	10 sept.	23 déc.	Vase et sable	56,400	960 00	504 00	34·338	·306
Totaux	....	....	....	92,115	1,720 00	981 00	34·336	·365

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Répara-tions.	Change-ment de place.	Mauvais temps.	Brouil-lard.	Marées et courant.	Congés.	POUR ATTENDRE		Remor-quage, etc.	POUR SE PROCURER	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Liverpool, N.-E.	22.00	13.00	86.00	....	....	10.00	12.00	....	86.00	....	
Lockeport, N.-E.	57.00	24.00	109.00	....	....	20.00	10.00	....	80.00	44.00	
Total, heures perdues	79.00	37.00	195.00	....	....	30.00	22.00	....	166.00	44.00	

Temps perdu à :	NETTOYAGE.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Liverpool, N.-E.	....	10.00	....	....	44.00	283.00	
Lockeport, N.-E.	....	10.00	....	....	102.00	456.00	
Total, heures perdues	....	20.00	....	....	146.00	739.00	

Remarques générales; La drague a commencé son travail à Liverpool, N.-E., le 6 juin et a été mise en hivernage au même endroit le 4 janvier 1915.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 9 ("MONTAGUE").

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.			7,200	8,200	16,200	11,000	5,600	9,800	5,600				63,600
Espèce de déblais			Vase, sable et roc.	Roc. glaise.	Vase, glaise et sable.	Vase et sab.	Sable	Vase	Vase				
Temps pendant lequel on aur. pu drag.... hrs			160 00	270 00	260 00	260 00	270 00	250 00	80 00				1,550 00
Temps perdu...... hrs			65 30	138 30	79 00	154 00	211 00	142 00	23 00				813 00
Nomb. d'heur. de drag.			94 30	131 30	181 00	106 00	59 00	108 00	57 00				737 00
Vgs cub. drag. p. heure.			76·19	62·35	89·50	103·77	94·91	90·74	98·24				86·29

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires			545 00	545 00	550 00	557 36	545 00	622 33	167 84				3,532 53
Comb., charb. et huile		98 56		511 62		396 64		174 02					1,180 84
Eau				10 50	35 00	36 25	14 00	13 50	4 00				113 25
Subsistance	36 23	13 91	186 64	194 85	194 45	180 00	210 06	205 21	165 00				1,386 35
Quaiage												12 00	12 00
Pilotage													
Magasins { Machineries.	53 60	135 42	43 75	6 12	46 84	99 65	75 26	195 76		98 36			754 76
Magasins { Généralem.	0 40	4 24			23 50		1 15	6 27					35 56
Réparations { Matériaux.	1,235 67	323 14	37 50	124 13	568 87	205 81	188 50	2 40	408 46	56 24	26 37	8 10	3,185 19
Réparations { Salaires	558 38	554 75	11 30						335 70	150 99	105 50	109 69	1,826 31
Loyer des remorqueurs				425 00	1,565 00	1,090 00	612 50	675 00	225 00			200 00	4,792 50
Dépenses éventuelles				12 65	20 75	69 76	10 75	3 50	36 75			53 00	207 16
Dépenses totales	1,884 28	1,130 02	824 19	1,829 87	3,004 41	2,635 47	1,657 22	1,897 99	1,342 75	305 59	131 87	382 79	17,026 45

Remorqueurs employés pour ces travaux.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *F. C. Batt*	11 juin	13 juin	Georgetown, I.P.-E.	90 00
" "	15 "	17 "	Cardigan, I.P.-E.	60 00
" "	21 sept.	23 sept.	New-London à Georgetown	90 00
Remorqueur *Pekin*	18 juin	21 juillet	Cardigan, I.P.-E.	1,650 00
"	10 nov.	9 déc.	"	
"	1er août	28 août	French-River, I.P.-E.	725 00
"	29 "	11 sept.	Stanley-Bridge, I.P.-E.	400 00
"	12 sept.	17 "	Bay-View, I.P.-E.	200 00
"	2 oct.	9 nov.	Grand-River, I.P.-E.	962 50
Remorqueur *Islander*	28 juillet	4 août	Georgetown à French-River	240 00
Remorqueur *C. G. S. Brant*	29 "	3 "	Georgetown à New-London	225 00
" "	20 sept.	23 sept.	New-London à Georgetown	150 00
SS. *Enterprise*	18 nov.		Pour porter secours à la drague et aux chal. à l'île Brighton.	50 00
Remorqueur *Amherst*	11 déc.	11 déc.	Georgetown à Charlottetown	200 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Georgetown, I.P.-E.	57 54	19 20	1 93	22 55	....	....	13 24	0 40	51 45	27 00	78 12	3 47	274 90
Cardigan, I.P.-E.	1,768 71	591 10	56 55	693 72	....	....	377 38	18 25	1,595 05	920 40	2,399 33	103 68	8,524 17
French-River, I.P.-E.	843 56	282 23	27 02	331 88	....	....	180 52	8 60	761 02	437 00	1,144 45	49 45	4,065 73
Stanley-Bridge, I.P.-E.	349 88	117 01	11 26	137 24	12 00	....	74 46	3 45	315 65	180 50	474 74	20 51	1,696 70
Bay-View, I.P.-E.	182 13	60 87	5 81	71 44	....	....	38 76	1 60	164 02	92 00	247 16	10 67	874 46
Grand-River, I.P.-E.	330 71	110 43	10 68	129 52	....	....	70 40	3 26	298 00	169 41	448 70	19 38	1,590 49
Totaux	3,532 53	1,180 84	113 25	1,386 35	12 00	....	754 76	35 56	3,185 19	1,826 31	4,792 50	207 16	17,026 45

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Georgetown, I.P.-E.	12 juin	13 juin	Vase	1,800	20 00	12 00	22·908	·1527
Cardigan, I.P.-E.	16 juin et 16 nov.	21 juil., 9 déc.	Sable, roc, glaise	28,200	600 00	369 00	23·101	·3022
French-River, I.P.-E.	7 août	28 août	Vase, glaise, sable	15,600	300 00	176 00	23·101	·2606
Stanley-Bridge, I.P.-E.	31 août	11 sept.	Vase, sable	6,800	120 00	73 00	23·242	·2495
Bay-View, I.P.-E.	12 sept.	17 sept.	"	4,800	60 00	38 00	23·012	·1822
Grand-River, I.P.-E.	7 oct.	7 nov.	Sable dur	6,400	450 00	69 00	23·050	·2485
Totaux	....	....	....	63,600	1,550 00	737 00	23·102	·2677

EXPLICATIONS DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Georgetown, I.P.-E.	....	....	....	....	....	....	3 00	....	5 00	....	
Cardigan, I.P.-E.	27 00	18 30	36 30	....	....	10 00	32 30	10 00	48 00	19 00	
French-River, I.P.-E.	2 00	4 00	15 00	....	....	....	....	2 00	80 00	20 00	
Stanley-Bridge, I.P.-E.	15 00	4 00	....	....	....	10 00	....	....	....	15 00	
Bay-View, I.P.-E.	....	....	....	....	....	....	....	....	20 00	....	
Grand-River, I.P.-E.	16 00	46 00	151·30	....	....	10 00	10 00	10 00	135 30	....	
Total, heures perdues	60 00	72 30	203 00	....	....	30 00	45 30	22 00	288 30	54 00	

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Georgetown, I.P.-E.	....	....	....	....	....	8 00	
Cardigan, I.P.-E.	16 00	....	....	....	13 30	231 00	
French-River, I.P.-E.	1 00	....	....	....	....	124 00	
Stanley-Bridge, I.P.-E.	1 00	2 00	....	....	....	47 00	
Bay-View, I.P.-E.	....	....	....	....	2 00	22 00	
Grand-River, I.P.-E.	....	....	....	....	2 00	381 00	
Total, heures perdues	18 00	2 00	....	....	17 30	813 00	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Georgetown, I.P.-E., le 12 juin et a été mise en hivernage à Charlottetown, I.P.-E., le 14 décem r 191..

DRAGUE DU MINISTÈRE No 10 ("PRINCE EDWARD"), L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.			1,950	9,200	8,100	8,450	6,200	3,000	250				37,150
Espèce de déblais			Vase et glaise.	Vase et glaise.	Vase et herbes marines.	Vase, glaise et sable.	Roc, glaise et sable.	Vase et glaise.	Glaise				
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs			90 00	270 00	260 00	260 00	270 00	250 00	10 00				1,410 00
Temps perdu ... hrs			45 00	77 00	87 00	98 00	89 00	154 00	5 00				555 00
Nomb. d'heur. de drag.			45 00	193 00	173 00	162 00	181 00	96 00	5 00				855 00
Vgs. cub. drag. p. heure			43 33	47 67	46 82	52 15	34 25	32 81	30 00				43 45

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires			160 55	505 00	666 93	511 50	511 50	519 00	32 58				2,907 06
Comb., charb. et huile						181 98	94 12		280 63				556 73
Eau				0 90		108 00		140 40	49 45	3 00			301 75
Subsistance	3 92	5 80	65 58	185 81	173 50	175 07	180 60	182 51	11 40	0 40			984 59
Quaiage													
Pilotage													
Magasins { Machineries	2 75	6 18			90 32	33 28	68 97	52 00	13 95		3 24		270 69
Magasins { Généralem.						9 70		3 93					13 63
Réparations { Matériaux	490 29	415 29	172 08	172 43	121 47	800 79		589 13	97 41	9 74	356 51	171 83	3,396 97
Réparations { Salaires	1,610 39	557 24	361 72	105 77			21 00	89 75	251 63	97 50	109 50	119 33	3,323 83
Loyer des remorqueurs				275 00	1,340 00	700 00		1,345 00				300 00	3,960 00
Dépenses éventuelles					236 80	9 01	3 75	5 60	7 80	28 88			291 84
Dépenses totales	2,107 35	984 51	759 93	1,244 91	2,629 02	2,529 33	879 94	2,927 32	744 85	139 52	469 25	591 16	16,007 09

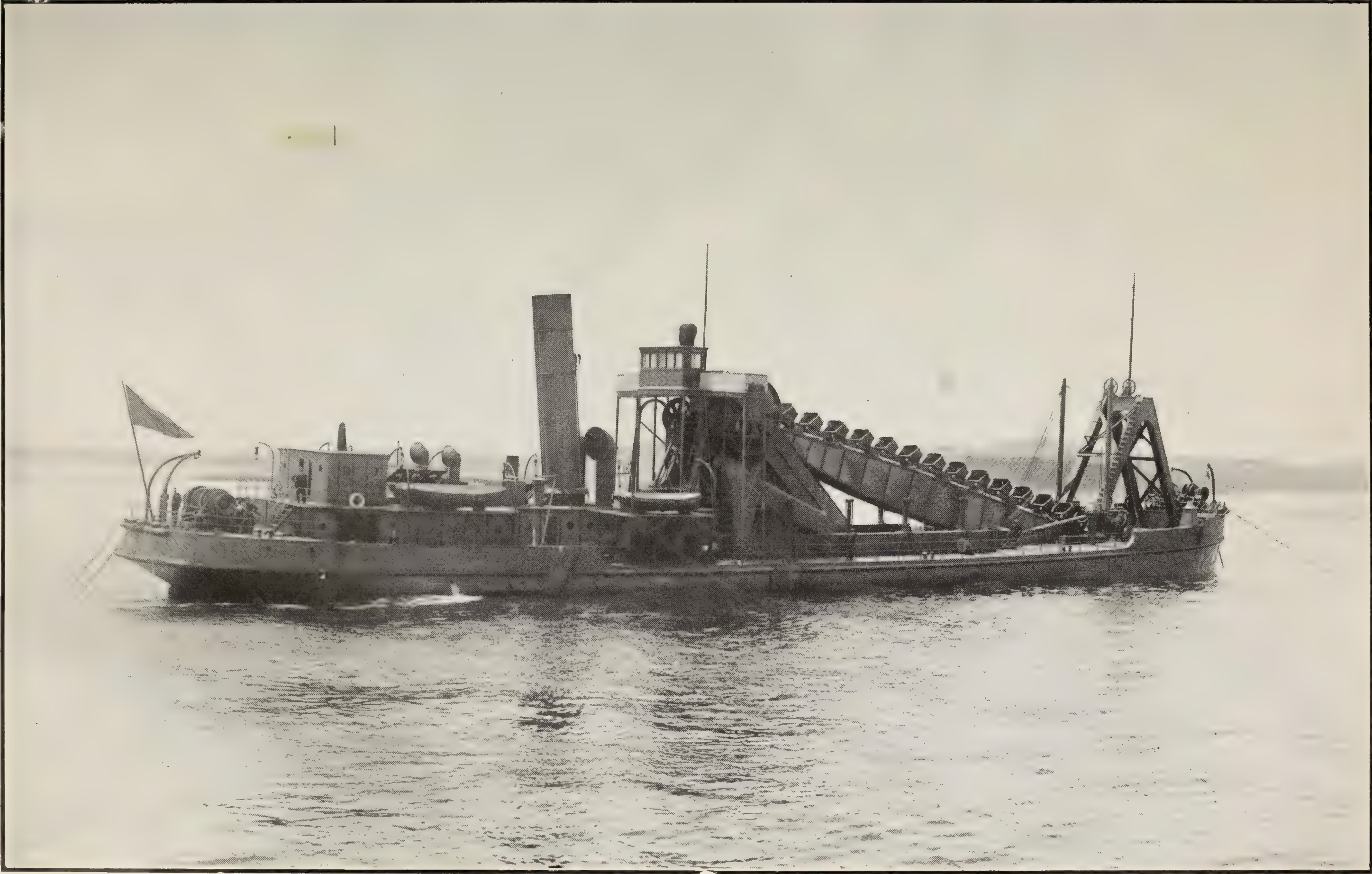
EEMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *F. M. Batt*	18 juin	5 août	Charlottetown, I.P.-E.	1,075 00
"	7 août	20 "	Asylum-Whf., I.P.-E.	350 00
"	21 "	23 sept.	Belfast, I.P.-E.	700 00
"	24 sept.	4 nov.	Victoria, I.P.-E.	925 00
"	13 nov.	23 nov. et 1er déc.	Franklyn-Pt., I.P.-E.	275 00
"	24 nov.	30 nov.	McConnell's-Whf., I.P.-E.	175 00
Remorqueur *Islander*	21 août		Asylum à Belfast, I.P.-E.	40 00
"	24 sept.		Belfast à Victoria, I.P.-E.	75 00
"	24 et 30 déc		Franklyn-Pt., I.P.-E.	45 00
Remorqueur *Amherst*	14 déc.	16 déc.	Craupaud à Charl'town, I.P.-E	300 00



Drag.ue "Fielding" No. 1, Nouveau-Brunswick.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Charlottetown, Buntain et quai Bell	907 80	173 68	94 20	307 48			84 60	4 27	1,061 26	1,037 82	1,236 47	91 04	4,998 62
Charlottetown, quai Asylum	306 00	59 34	31 77	103 58			28 45	1 44	357 30	349 83	416 79	30 69	1,685 19
Belfast, I.P.-E	581 40	111 18	60 36	196 80			54 10	2 73	680 00	664 87	791 60	58 41	3,201 45
Victoria, I.P.-E	853 40	163 23	88 60	289 30			79 54	4 01	997 18	974 63	1,163 23	85 69	4,698 81
North R. Franklyn Pt	136 06	26 30	14 12	46 10			12 60	0 64	158 20	155 65	185 20	13 64	748 51
East R. McConnell's Whf	122 40	23 00	12 70	41 33			11 40	0 54	143 03	141 03	166 71	12 37	674 51
Totaux	2,907 06	556 73	301 75	984 59			270 69	13 63	3,396 97	3,323 83	3,960 00	291 84	16,007 09

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Charlottetown, Buntain et quai Bell	20 juin	5 août	Vase et glaise	12,300	400	267	18,721	·406
Charlottetown, quai Asylum	7 août	20 "	Vase, herbes m., glaise	4,150	130	90	18·724	·406
Belfast, I P.-E	24 "	18 sept	Vase et glaise	10,000	290	171	18·721	·320
Victoria, I P.-E	25 sept	4 nov	Sable, roc, glaise	8,150	390	251	18·720	·576
North R. Franklyn Pt	16 nov	1er déc	Roc, glaise	1,450	140	40	18·713	·516
East R. McConnell's Whf	25 "	30 nov	Vase, glaise	1,100	60	36	18·736	·613
Totaux				37,150	1,410	855	18·721	·430

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Charlottetown, Buntain et quai Bell	25 00		5 00		54 00	10 00			4 00	11 00	2 00
Charlottetown, quai Asylum	12 00				15 00				10 00	2 00	
Belfast, I.P.-E	11 00		51 00			10 00		10 00	10 00		1 00
Victoria, I.P.-E	44 00		35 00				30 00	10 00	10 00	3 00	
North R. Franklyn Pt	20 00		30 00		13 00				35 00		
East R. McConnell's Whf			5 00		4 00				15 00		
Totaux, heures perdues	112 00		126 00		86 00	20 00	30 00	20 00	84 00	16 00	3 00

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Charlottetown Buntain et quai Bell	1 00	10 00			11 00	133 00	
Charlottetown, quai Asylum					1 00	40 00	
Belfast, I P.-E		10 00	10 00		6 00	119 00	
Victoria, I.P.-E					7 00	139 00	
North R. Franklyn Pt					2 00	100 00	
East R. McConnell's whf						24 00	
Totaux, heures perdues	1 00	20 00	10 00		27 00	555 00	

Remarques générales: La drague a commencé son travail à Charlottetown, I.P.-E., le 20 juin et a été mise en hivernage au même endroit le 14 décembre 1914.

ILE DU PRINCE-EDOUARD—DRAGUE DU MINISTÈRE No 11 ("POWNAL").

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	1,450	5,632	4,050	4,675	1,195	....	....	....	....	....	17,002
Espèce de déblais	....	....	Vase........	Branches, vase, sable	Roc, glaise, vase.	Roc, glaise, vase.	Roc,cailloux	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag...hrs.	....	....	80 00	274 00	268 00	260 00	220 00	....	....	....	....	....	1,102 00
Temps perdu.......hrs.	....	....	29 30	111 30	133 30	112 30	147 30	....	....	....	....	....	534 30
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	50 30	162 30	134 30	147 30	72 30	....	....	....	....	....	567 30
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	28 71	34 66	30 11	31 70	16 48	....	....	....	....	....	29 96

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Total. $ c.
Salaires	....	....	362 00	390 64	462 15	425 42	400 00	99 34	....	....	....	....	2,139 55
Comb., charb. et huile	....	....	....	....	571 43	24 44	117 13	142 10	....	....	....	....	855 10
Eau	....	....	....	....	20 50	41 50	8 50	2 26	....	....	....	....	72 76
Subsistance	....	46 45	150 65	152 56	153 47	148 02	153 06	28 67	....	....	....	....	832 88
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	5 00	....	....	....	....	5 00
Magasins { Machineries.	39 60	9 10	....	....	12 85	69 50	....	4 40	....	....	....	....	135 45
Magasins { Généralem..	....	....	....	....	....	19 19	5 74	....	....	....	....	....	24 93
Réparations { Matériaux	317 58	154 57	306 08	48 04	837 81	449 78	9 62	227 69	94 00	43 70	110 20	30 20	2,629 27
Réparations { Salaires ..	971 25	476 50	....	....	....	....	....	190 42	134 66	99 35	95 00	95 00	2,062 18
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	224 00	541 00	1,034 00	416 00	540 00	....	....	....	600 00	3,355 00
Dépenses éventuelles ..	....	....	....	18 55	30 15	29 33	12 50	39 30	5 60	7 60	....	....	143 03
Dépenses totales ...	1,328 43	686 62	818 73	833 79	2,629 36	2,241 18	1,122 55	1,279 18	234 26	150 65	205 20	725 20	12,255 15

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
					Remorqueur *Victor*	15 juin....	5 nov....	Belle River, I. P.-E.	1,952 00
					" *Wm. Aitken*	18 juin....	....	Charlottetown à Belle River..	125 00
					" *Amherst*.	18 juillet .	....	Remorquage des chalands, Malpèque à Charlottetown.	218 50
					" *Islander*	23 oct. ...	27 oct. ...	Belle River à Charlottetown..	150 00
					" "	28 "	9 nov....	Charlottetown à Malpèque ...	390 00
					" *Amherst*	28 "	3 "	" " ...	600 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Belle River, I. P.-E.	2,139 55	855 10	72 76	832 88	....	5 00	135 45	24 93	2,629 27	2,062 18	3,355 00	143 03	12,255 15
Totaux	2,139 55	855 10	72 76	832 88	....	5 00	135 45	24 93	2,629 27	2,062 18	3,355 00	143 03	12,255 15

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Belle River, I. P.-E	22 juin	26 oct.	Vase, bâtons, sable, glaise, roc, cailloux.	17,002	1,102	567 30	21·595	·721
Totaux	....	....	....	17,002	1,102	567 30	21·595	·721

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Belle River, I. P.-E.	45 00	....	159 30	....	249 00	30 00	....	....	1 30	1 00	....
Total, heures perdues	45 00	....	159 30	....	249 00	30 00	....	....	1 30	1 00	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Belle River, I. P.-E.	....	8 00	10 00	....	30 30	534 30	
Total, heures perdues	....	8 00	10 00	....	30 30	534 30	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Belle River, I. P.-E., le 22 juin et a été mise en hivernage à Malpèque, I. P.-E., le 9 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 12, PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub	....	....	....	22,466	16,085	8,966	28,551	5,495	....	....	....	....	81,563
Espèce de déblais	....	....	....	Sable, vase, glaise.	Vase, glaise, roc, gravier.	Glaise, roc, gravier.	Glaise, sable vase, grav.	Sable, grav., roc, vase..	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs	....	....	....	352 00	470 00	420 00	550 00	210 00	....	....	....	....	2,002 00
Temps perdu	....	....	....	92 30	152 30	207 30	181 00	102 30	....	....	....	....	736 00
Nomb. d'heur de drag.	....	....	....	259 30	317 30	212 30	369 00	107 30	....	....	....	....	1,266 00
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	....	86 57	50 66	41 72	77 37	51 12	....	....	....	....	64 43

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	....	211 20	947 91	998 99	768 31	974 72	413 56	....	....	....	....	4,314 69
Comb., charb. et huile	....	....	127 36	1,131 00	1,176 50	1,196 00	1,176 50	455 00	....	....	....	....	5,262 36
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	9 02	71 00	355 67	399 75	372 75	346 20	164 32	....	10 31	....	....	1,729 02
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins { Machineries	60 97	0 67	19 20	52 21	328 69	306 45	49 91	44 12	....	0 68	....	....	862 90
Magasins { Généralem	31 35	....	....	....	1 50	1 50	....	42 42	....	2 40	....	....	79 17
Réparations { Matériaux	590 37	285 39	503 14	311 03	450 21	277 69	480 81	153 55	14 05	379 95	....	....	3,446 19
Réparations { Salaires	389 66	438 17	364 80	....	....	229 50	....	472 76	115 97	100 00	100 00	106 77	2,317 63
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	2,637 00	1,273 75	1,430 25	967 00	....	....	....	....	6,308 00
Dépenses éventuelles	....	....	1 50	3 60	9 35	8 71	3 15	24 60	....	0 30	....	....	51 21
Dépenses totales	1,072 35	733 25	1,298 20	2,801 42	6,001 99	4,434 66	4,461 54	2,737 33	130 02	493 64	100 00	106 77	24,371 17

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorqueur *Lillie*	1er juil.	....	Indiantown à Swan-Creek	100 00
Smith Bros	2 juil.	4 août.	Dingee-Creek	1,347 50
	5 août.	3 oct.	Canal Grimross	2,905 75
	4 oct.	20 nov.	Dykeman's-Shoal	1,874 75
Stmr. *Leader*	18 nov.	20 nov.	Hampstead à St-Jean	80 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dingee-Creek et battures, N.-B.	1,007 16	1,229 08	....	403 75	....	....	201 41	18 59	804 40	545 06	1,467 50	11 90	5,688 85
Grimross-Canal, N.-B.	1,995 48	2,433 33	....	799 28	....	....	399 07	36 71	1,593 83	1,071 70	2,917 50	23 71	11,270 61
Dykeman's-Shoal, N.-B.	1,312 05	1,599 95	....	525 99	....	....	262 42	23 87	1,047 96	700 87	1,923 00	15 60	7,411 71
Totaux	4,314 69	5,262 36	....	1,729 02	....	....	862 90	79 17	3,446 19	2,317 63	6,308 00	51 21	24,371 17

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Dingee-Creek et battures, N.-B.	8 juil.	4 août	Sable, vase, glaise	27,689	442	295 30	19·251	·205
Grimross-Canal, N.-B.	8 août	3 oct.	Vase, roc, gravier	21,088	910	585 30	19·250	·534
Dykeman's-Shoal, N.-B.	9 oct.	14 nov.	Sable, gravier, roc	32,786	650	385 00	19·250	·226
Totaux	....	....	....	81,563	2,002	1,266 00	19·250	·299

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Dingee-Creek et battures, N.-B.	14 30	44 00	25 30	48 30	5 00	....	....	....	....	....	....
Grimross-Canal, N.-B.	203 00	50 00	17 30	17 00	5 00	10 00	....	....	14 00	1 00	....
Dykeman's-Shoal, N.-B.	27 30	13 30	26 00	64 00	10 30	20 00	....	....	75 00	....	....
Total, heures perdues	245 00	107 30	69 00	129 30	20 30	30 00	....	....	89 00	1 00	....

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudiè.					
Dingee-Creek et battures, N.-B.	3 00	1 00	....	....	5 00	146 30	
Grimross Canal, N.-B.	....	4 00	....	....	3 00	324 30	
Dykeman's Shoal, N.-B.	6 00	....	....	4 00	18 30	265 00	
Total, heures perdues	9 00	5 00	....	4 00	26 30	736 00	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Dingee-Shoal, N.-B., le 8 juillet et a été mise en hivernage à St-Jean, N.-B., le 20 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 13, NOUVEAU-BRUNSWICK.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	....	1,569	6,215	2,538	....	....	....	....	....	10,322
Espèce de déblais	....	....	....	....	Vase, sable, roc, glaise.	Roc, vase, glaise.	Roc, glaise.						
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs.	....	....	20 00	260 00	260 00	260 00	150 00	....	....	....	....	....	950 00
Temps perdu...... hrs.	....	....	20 00	260 00	223 30	151 30	111 30	....	....	....	....	....	766 30
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	....	36 30	108 30	38 30	....	....	....	....	....	183 30
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	42·99	57·28	65·92	....	....	....	....	....	56·25

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	234 68	1,928 65	1,358 30	936 80	782 30	....	....	....	....	....	5,240 73
Comb., charb. et huile.	....	....	233 45	1,452 24	308 00	1,199 84	368 20	....	....	....	....	....	3,561 73
Eau	....	....	10 00	28 15	15 00	102 16	81 00	....	....	....	....	....	236 31
Subsistance	....	....	86 00	785 35	546 86	311 09	271 60	....	....	....	....	....	2,000 90
Quaiage	....	....	....	....	5 00	....	....	....	....	....	....	....	5 00
Pilotage	....	....	3 20	72 40	4 19	15 00	....	....	....	....	....	....	94 79
Magasins {Machineries	....	....	72 02	174 80	907 19	775 59	997 86	137 06	....	....	....	713 90	3,078 42
Magasins {Généralem.	....	....	4 00	56 67	18 12	19 89	21 37	....	....	....	....	....	120 05
Réparations {Matériaux	....	....	....	386 62	702 30	510 89	2,004 07	464 38	1,343 14	17 85	21 09	127 60	5,577 94
Réparations {Salaires	....	....	....	243 28	318 42	216 41	573 72	513 76	320 65	107 50	115 64	118 76	2,528 14
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	72 50	....	....	....	....	....	....	72 50
Dépenses éventuelles	....	....	6 40	55 53	146 02	41 53	37 56	25 53	....	....	....	13 07	325 64
Dépenses totales	....	....	649 75	5,183 69	4,329 40	4,201 70	5,137 68	1,140 73	1,663 79	125 35	136 73	273 33	22,842 15

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorqueur *Helena*	26 juin	30 juillet	St-Jean à Montréal et retour à Bouctouche, N.-B.	2,262 42
Remorqueur *Lisgar*	23 juin	14 août	Port-Hawkesbury à Montréal et retour	3,264 77
Remorqueur *Sogenada*	18 août	30 oct.	Bouctouche, N.-B.	2,823 43

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorqueur *Maggie M.*	30 juillet	....	Remorquage de la drague et du chaland, du havre extérieur au quai de Bouctouche	40 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Bouctouche, N.-B.	5,240 73	3,561 73	236 31	2,000 90	5 00	94 79	3,078 42	120 05	5,577 94	2,528 14	72 50	325 64	22,842 15
Totaux	5,240 73	3,561 73	236 31	2,000 90	5 00	94 79	3,078 42	120 05	5,577 94	2,528 14	72 50	325 64	22,842 15

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Bouctouche, N.-B.	20 août	16 oct.	Vase, sable, roc et glaise.	10,322	950	183-30	124·48	2·212
Totaux				10,322	950	183-30	124·48	2·212

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Bouctouche, N.-B.	79 00	2 00	125 00			20 00	3 30		489 30	6 30	5 00
Total, heures perdues	79 00	2 00	125 00			20 00	3 30		489 30	6 30	5 00

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Bouctouche, N.-B.			10 00		26 00	766 30	On a calculé le t. pendant leq. il aurait été possible de drag. à part. du t. où la drague a c. à se prép. p. être rem. à Bouctouche, N.-B., 29 juin-16 oct.
Total, heures perdues			10 00		26 00	766 30	

Remarques générales : La drague a commencé à travailler à Ste-Anne de Bellevue le 29 juin et a été mise en hivernageà Bouctouche, N.-B., le 16 octobre 1914.

DRAGUE DU MINISTERE No. 14, PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs c.	....	....	132	1,015	1,920	2,220	3,120	1,040	....	....	....	....	9,447
Espèce de déblais	....	....	Vase........	Vase........	Vase........	Vase........	Vase........	Vase........	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag. hrs	....	....	20 00	260 00	260 00	260 00	270 00	140 00	....	....	....	....	1,210 00
Temps perdu........hrs	....	....	9 30	231 00	189 00	189 30	184 00	113 00	....	....	....	....	916 00
Nomb. d'heures de dr.	....	....	10 30	29 00	71 00	70 30	86 00	27 00	....	....	....	....	294 00
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	12 57	35 00	27 04	31 49	36 28	38 52	....	....	....	....	32 13

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	141 34	406 59	410 00	410 00	408 88	335 00	....	....	....	....	2,111 81
Comb., charb. et huile	....	....	63 96	140 22	....	158 05	68 88	....	....	....	....	....	431 11
Eau	....	....	....	....	....	....	211 00	....	95 00	....	....	....	306 00
Subsistance	....	....	43 00	110 35	138 00	120 00	123 50	95 00	....	....	....	....	629 85
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins { Machineries.	12 80	58 45	100 26	48 52	103 46	163 55	71 11	39 68	....	....	....	....	597 83
Magasins { Généralem.	2 50	....	2 50	....	....	4 40	....	....	0 30	....	....	....	9 70
Réparat. { Matériaux	378 69	119 48	299 47	270 36	46 06	68 53	67 11	....	103 71	....	....	25 50	1,378 91
Réparat. { Salaires	205 00	360 58	307 34	....	....	....	....	75 00	147 84	87 50	87 50	87 50	1,358 26
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	....	....	....	17 20	11 42	14 01	27 05	4 25	....	....	....	....	73 93
Dépenses totales	598 99	538 51	957 87	993 24	708 94	938 54	977 53	548 93	346 85	87 50	87 50	113 00	6,897 40

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Remorqueur *Mabel Reid*	27 juin	17 nov.	Fort-Lawrence, N.-E.	3,191 99

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Fort-Lawrence, N.-E.	2,111 81	431 11	306 00	629 85	....	....	597 83	9 70	1,378 91	1,358 26	....	73 93	6,897 40
Totaux	2,111 81	431 11	306 00	629 85	....	....	597 83	9 70	1,378 91	1,358 26	....	73 93	6,897 40

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Fort-Lawrence, N.-E.	29 juin	17 nov.	Vase	9,447	1,210	294	23·460	·730
Totaux	....	....	....	9,447	1,210	294	23·460	·730

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Fort-Lawrence, N.-E.	68 00	28 00	24 00	....	489 00	20 00	55 30	....	37 00	37 30	48 30
Total, heures perdues	68 00	28 00	24 00	....	489 00	20 00	55 30	....	37 00	37 00	48 30

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Fort-Lawrence, N.-E.	22 30	11 00	6 00	3 00	66 00	916 00	
Total, heures perdues	22 30	11 00	6 00	3 00	66 00	916 00	

Remarques générales : La drague a commencé à travailler à Fort-Lawrence, N.-E., le 29 juin et a été mise en hivernage à Amherst, N.-E., le 17 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE ("BEACON BAR"), PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.												10,600	10,600
Espèce de déblais												Tuf et roc	
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs												210 00	210 00
Temps perdu........hrs												34 00	34 00
Nomb. d'heur. de drag.												176 00	176 00
Vgs cub. drag. p. heure.												60 23	60 23

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires											248 54	578 00	826 54
Comb., charb. et huile.											41 25	281 73	322 98
Eau											17 50	20 00	37 50
Subsistance											64 50	133 50	198 00
Quaiage													
Pilotage											10 00		10 00
Magasins {Machineries.											38 39	226 44	264 83
Magasins {Généralem.													
Réparations {Matériaux												20 39	20 39
Réparations {Salaires												880 00	880 00
Loyer des remorqueurs.												950 00	950 00
Dépenses éventuelles												3 39	3 39
Dépenses totales											420 18	3,093 45	3,513 63

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Remorqueur *Sogenada*	11 fév	31 mars	Lunenburg, N.-E	1,500 63					

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lunenburg, N.-E.	826 54	322 98	37 50	198 00	....	10 00	264 83	....	20 39	880 00	950 00	3 39	3,513 63
Totaux	826 54	322 98	37 50	198 00	....	10 00	264 83	....	20 39	880 00	950 00	3 39	3,513 63

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Lunenburg, N.-E.	Du 8 mars	Au 31 mars	Tuf et roc	10,600	210	176	19·964	·331
Totaux	....	....	....	10,600	210	176	19·964	·331

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau
Lunenburg, N.-E.	9 30	2 30	4 00	....	....	....	....	....	5 30	11 00	....
Total, heures perdues	9 30	2 30	4 00	....	....	....	....	....	5 30	11 00	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Lunenburg, N.-E.	....	....	....	....	1 30	34 00	L'ouvrage n'était pas encore terminé à la fin de l'exercice financier.
Total, heures perdues	....	....	....	....	1 30	34 00	

Remarques générales : La drague a commencé à travailler à Lunenburg, N.-E., le 8 mars.

DRAGUE DU MINISTÈRE "LOBNITZ No 3".

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	940	3,796	3,759	3,145	1,518	....	1,370	3,850	2,542	3,660	24,580
Espèce de déblais......	....	....	Roc.........	Roc.........	Roc.........	Roc.........	Roc.........	....	Roc.........	Roc.........	Roc.........	Roc.........	
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs	....	....	200 00	270 00	260 00	260 00	270 00	250 00	270 00	260 00	240 00	270 00	2,550 00
Temps perdu........hrs	....	....	150 00	123 35	62 30	146 30	197 35	250 00	197 35	100 15	153 00	153 05	1,534 05
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	50 00	146 25	197 30	113 30	72 25	....	72 25	159 45	87 00	116 55	1,015 55
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	18 80	25·92	19·03	27·80	20·96	....	....	....	....	....	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires................	....	....	318 06	418 67	465 50	425 00	425 00	1,295 81	425 00	425 00	425 00	425 00	5,048 04
Comb., charb. et huile.	....	....	....	225 30	234 00	562 10	363 40	484 28	....	373 39	....	482 72	2,725 19
Eau....................	....	....	....	67 00	80 00	156 50	65 00	20 59	15 00	15 00	20 00	32 50	471 59
Subsistance............	....	....	91 34	137 85	142 15	135 00	142 12	461 36	139 50	139 50	99 00	148 85	1,636 67
Quaiage................	....	5 00	....	....	....	....	....	5 00	....	15 00	....	....	25 00
Pilotage...............	....	....	....	....	....	....	....	9 71	....	....	....	36 00	45 71
Magasins {Machineries.	60 95	12 93	32 02	86 42	1,873 14	245 58	20 75	114 57	2 71	36 88	....	78 20	2,564 15
Magasins {Généralem..	2 00	....	8 00	2 65	....	5 40	5 40	13 77	2 40	....	22 60	6 75	68 97
Réparations {Matériaux.	605 64	189 74	898 41	158 14	....	46 15	213 90	39 94	....	51 87	27 00	32 48	2,263 27
Réparations {Salaires...	413 11	484 48	100 45	28 79	....	....	....	....	....	....	....	....	1,026 83
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	793 50	897 00	1,759 50	828 00	....	250 00	....	10 00	10 00	4,548 00
Dépenses éventuelles...	....	....	....	12 55	196 10	1 75	1 25	....	....	....	2 82	1 85	216 32
Dépenses totales...	1,081 70	692 15	1,448 28	1,930 87	3,887 89	3,336 98	2,064 82	2,445 03	834 61	1,056 64	606 42	1,254 35	20,639 74

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Lisgar*...........	27 oct..	27 nov..	Remorquage de Bouctouche à Halifax.....................	1,599 20
Remorqueur *Sogenada*.........	1er nov..	27 nov..	Remorquage de Bouctouche à Halifax.....................	1,084 63

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Remorqueur *Maggie M*.......	4 juin..	29 oct..	Bouctouche, N.-B.	4,278 00
SS. *Reliable*..................	17 déc..	18 déc..	Halifax à Lunenburg, N.-E....	250 00
SS. *Mascotte*.................	18 et 24 déc.....	....	Lunenburg, N.-E.............	10 00
SS. *Mascotte*.................	13 et 22.. février..	....	Lunenburg, N.-E.............	10 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Bouctouche, N.-B.	2,052 23	1,384 80	368 50	648 46	5 00	....	1,464 13	23 45	1,291 38	585 62	4,278 00	211 65	12,313 22
Halifax, N.-E.	293 03	132 49	10 00	96 00	1 90	4 47	107 02	4 52	94 85	43 47	26 24	36	814 35
Lunenburg, N.-E.	2,702 78	1,207 90	93 09	892 21	18 10	41 24	993 00	41 00	877 04	397 74	243 76	4 31	7,512 17
Totaux	5,048 04	2,725 19	471 59	1,636 67	25 00	45 71	2,564 15	68 97	2,263 27	1,026 83	4,548 00	216 32	20,639 74

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Bouctouche, N.-B.	15 juin	26 oct	Roc	13,158	1,230	579 50	21·236	·936
Halifax, N.-E.	26 nov	16 déc	Roc	822	180	42 40	19·092	·990
Lunenburg, N.-E.	18 déc	31 mars	Roc et tuf	10,600	1,140	393 25	19·094	·709
Totaux	....	....	....	24,580	2,550	1,015 55	20·316	·839

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	Eau.
Bouctouche, N. B.	62 35	15 15	335 10	....	60 00	30 00	....	....	46 40	16 00	1 50
Halifax, N.-E.	6 30	40 00	25 00	....	....	....	....	....	40 00	2 00	1 00
Lunenburg, N.-E.	157 40	22 30	72 00	5 30	....	20 00	....	....	290 00	20 50	6 00
Total, heures perdues	226 45	77 45	432 10	5 30	60 00	50 00	....	....	376 40	38 50	8 50

Temps perdu à :	Ancres		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Chassem.	Déplacem					
Bouctouche, N.-B.	8 30	64 10	10 00	....	....	650 10	Un chèque de $1,666 a été reçu par le ministère, de Foley Bros., pour de l'ouvrage fait dans le havre d'Halifax.
Halifax, N.-E.	....	10 50	....	....	12 00	137 20	La drague Lobnitz n'avait pas fini son
Lunenburg, N.-E.	....	98 00	1 30	40 05	12 30	746 35	travail à la fin de l'exercice financier.
Total, heures perdues	8 30	173 00	41 30	40 05	24 30	1,534 05	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Bouctouche, N.-B., le 8 juin.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 15, PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.							900	1,488	708				3,096
Espèce de déblais							Vase et gravier.	Vase et gravier.	Vase et gravier.				
Temps pendant lequel on aur. pu drag.... hrs							150	250	160				560
Temps perdu........ hrs							57½	98	90				245½
Nomb. d'heur. de drag							92½	152	70				314½
Vgs cub. drag. p. heure							9·7	9·8	10·1				9·84

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires								274 25	489 00	311 48		12 00	1,086 73
Comb., charb. et huile													
Eau													
Subsistance										9 00			9 00
Quaiage								5 00	5 00	5 00			15 00
Pilotage													
Magasins {Machineries.								94 51	145 25	48 40			288 16
Magasins {Généralem..								0 25					0 25
Réparations {Matériaux								0 40		13 80			14 20
Réparations {Salaires...												48 00	48 00
Loyer des remorqueurs.								122 50	123 00	63 75			309 25
Dépenses éventuelles...								12 75	16 00	14 00		8 00	50 75
Dépenses totales...								509 66	778 25	465 43		68 00	1,821 34

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
		–		

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
I.X.L.	17 oct....	26 déc....	Little-Harbour	262 50
Petit bateau automobile	2½ jours..	....	Little-Harbour	6 75
Bochner Bros., remorqueur	13 oct....	....	Remorqueur Cherry Hill	40 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Little-Harbour	1,086 73	....	....	9 00	15 00	....	288 16	0 25	14 20	48 00	309 25	50 75	1,821 34
Total	1,086 73	....	....	9 00	15 00	....	288 16	0 25	14 20	48 00	309 25	50 75	1,821 34

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Little-Harbour	15 oct	18 déc	Vase, gravier	3,096	560	314½	$5·791	·588
Total	....	....	....	3,096	560	314½	$5·791	·588

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage,etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Little-Harbour	54½	43	108	10	....	....	....	....	10	1	....
Total, heures perdues	54½	43	108	10	....	....	....	....	10	1	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Little-Harbour	19	....	....	....	....	245½	
Total, heures perdues	19	....	....	....	....	245½	

Remarques générales: La drague a commencé à travailler à Little-Harbour le 15 octobre 1914; et a suspendu son travail à cet endroit le 2 juin.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 13, ONTARIO ET QUEBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.			2,690										2,690
Espèce de déblais			Roc, cailloux, tuf										
Temps pendant lequel on aura pu drag. . hrs			240										240
Temps perdu . . . hrs			120										120
Nomb. d'heur de drag.			120										120
Vgs cub. drag. p. heure			22½										22½

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires		99 36	599 35	55 82									754 53
Comb., charb. et huile		5 01											5 01
Eau													
Subsistance		41 94	189 16										231 10
Quaiage													
Pilotage													
Magasins {Machineries			98 87	46 06	16 62								161 55
Magasins {Généralem.		0 92											0 92
Réparations {Matériaux		54 24	5 52	8 32									68 08
Réparations {Salaire	17 00	15 45	427 12										459 57
Loyer des remorqueurs													
Dépenses éventuelles			31 90	6 95	6 10								44 95
Dépenses totales	17 00	216 92	1,351 92	117 15	22 72								1,725 71

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Fashion	1er juin	3 juin	Hudson	
Blanche	9 "	27 "	Ste-Anne	

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Hudson	157 20	1 05	....	48 15	....	....	33 66	0 20	14 18	95 75	....	9 37	359 56
Ste-Anne de Bellevue	597 33	3 96	....	182 95	....	....	127 89	0 72	53 90	363 82	....	35 58	1,366 15
Totaux	754 53	5 01	....	231 10	....	....	161 55	0 92	68 08	459 57	....	44 95	1,725 71

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du drainage par heure.	Coût par verge cube.
Hudson	1er juin	3 juin	Roc.	65	30	25	14·3824	$5·5316
Ste-Anne de Bellevue	9 "	27 "	Tuf, cailloux.	2,625	210	95	14·3805	·5204
Totaux	....	....	....	2,690	240	120	$14·3808	·6415

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre Les remorq.	Pour attendre Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer Du comb.	Pour se procurer De l'eau.
Hudson	....	1	....	....	....	....	....	4	....	....	
Ste-Anne de Bellevue	69	....	....	....	....	....	....	4	28	9	
Total, heures perdues	69	1	....	....	....	....	....	8	28	9	

Temps perdu :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Hudson	....	....	....	....	....	5	
Ste-Anne de Bellevue	2	....	....	....	3	115	
Total, heures perdues	2	....	....	....	3	120	

Remarques générales: La drague fut mise en commission à Ottawa le 18 mai et partit pour les Provinces maritimes le 29 juin.

QUEBEC.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 4.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.				18,000	24,600	17,600	24,168						84,368
Espèce de déblais				Sable	Sable	Sable	Sable, vase.						
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs				210	260	260	270						1,000
Temps perdu... hrs				19	25	91	158						193
Nomb. d'heur. de drag.				191	235	169	212						807
Vgs cub. drag. p. heure				94	104½	104	114						104½

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires				464 72	1,235 46	735 25	884 00	844 83	456 84				4,621 10
Comb., charb. et huile					748 81	775 08	850 01	87 51			47 90	19 70	2,529 01
Eau		2 00		61 24	83 43	86 73	80 70	101 66		1 00			416 76
Subsistance		98 09	14 98	215 14	400 39	292 30	305 36	267 30	43 35		28 03	1 98	1,666 92
Quaiage								10 00					10 00
Pilotage									17 00				17 00
Magasins {Machineries		92 01	126 06	92 65	108 84	165 75	314 30	23 10	1 00		38 22	62 34	1,024 27
Magasins {Généralem		134 26	25 63	44 54	1 30		43 30	28 30				12 24	289 57
Réparations {Matériaux	305 21	200 27	87 71		201 54	948 50		92 70	277 91	1,266 46	263 81	363 56	4,007 67
Réparations {Salaires	508 92	706 20	1,172 13	156 25	20 46	277 00	57 15	91 30	100 00	429 31	453 64	482 38	4,454 74
Loyer des remorqueurs								30 00	800 00				830 00
Dépenses éventuelles		89 55	2 24	13 02	7 04	3 70	14 38	94 11	37 63	13 83	31 68	17 41	324 59
Dépenses totales	814 13	1,322 38	1,428 75	1,047 56	2,807 27	3,284 31	2,549 20	1,670 81	1,733 73	1,710 60	863 28	959 61	20,191 63

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Rona	Toute la saison.			

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
SS. *Hiawatha*	12 nov.		Remorquage du pilier No 1 au bassin	15 00
SS. *Hiawatha*	25 nov.		Remorquage du bassin au quai du marché	15 00
Lady Sybil	3 déc.		Remorquage d'Amherst, I.M., à Picton	800 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Amherst, Iles-de-la-Madeleine	4,621 10	2,529 01	416 76	1,666 92	10 00	17 00	1,024 27	289 57	4,007 67	4,454 74	830 00	324 59	20,191 63
Total	4,621 10	2,529 01	416 76	1,666 92	10 00	17 00	1,024 27	289 57	4,007 67	4,454 74	830 00	324 59	20,191 63

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Amherst, Iles-de-la-Madeleine	8 juillet	31 oct.	Sable, vase	84,368	1,000	807	$25·0206	·2393
Total				84,368	1,000	807	$25·0206	·2393

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Amherst, Iles-de-la-Madeleine	77	8	60	....	....	20	....	....	....	17	
Total, heures perdues	77	8	60	....	....	20	....	....	....	17	

Temps perdu à :	Nettoyage,		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Amherst, Iles-de-la-Madeleine	8	3	....	....	....	193	
Total, heures perdues	8	3	....	....	....	193	

Remarques générales: La drague a été mise en commission à Amherst, Iles-de-la-Madeleine, le 4 juillet, et a été mise en hivernage à Pictou, N.-E., le 17 décembre.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 101, PROVINCE DE QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.					630	1,541	2,104	1,507					5,782
Espèce de déblais					Sable, roc	Roc, gravier	Roc, glaise, gravier.	Glaise					
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs					190	260	270	120					840
Temps perdu........hrs					42	63	64	22					191
Nomb. d'heur. de drag.					148	197	206	98					649
Vgs cub. drag. p. heure.					4¼	7¾	10¼	15⅓					8¾

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires					187 40	796 75	1,092 50	1,159 73	893 08				4,129 46
Comb., charb. et huile							472 52	206 04	207 73				886 29
Eau													
Subsistance	60					0 40	2 02						3 02
Quaiage													
Pilotage													
Magasins { Machineries.	23 37					30 87	222 92	17 37					294 53
Magasins { Généralem.	131 47	24 38				275 52	217 00	401 00					1,049 37
Réparations { Matériaux	53 10					25 00		132 14	33 75	38 64			282 63
Réparations { Salaires	609 25		50 00	50 00	27 78		104 60	36 52	53 17	275 36	144 46	196 76	1,547 90
Loyer des remorqueurs													
Dépenses éventuelles	13 20						29 60	7 10	9 20	16 50			75 60
Dépenses totales	830 99	24 38	50 00	50 00	215 18	1,128 54	2,141 16	1,959 90	1,196 93	330 50	144 46	196 76	8,268 80

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à.	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
St-Louis de Gonzague, Qué	4,129 46	886 29	....	3 02	....	....	294 53	1,049 37	282 63	1,547 90	....	75 60	8,268 80
Total	4,129 46	886 29	....	3 02	....	....	294 53	1,049 37	282 63	1,547 90	....	75 60	8,268 80

Dépenses faite à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs	Heures de travall.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
St-Louis de Gonzague, Qué	10 août	14 nov	Sable, roc, glaise	5,782	840	649	$12·7408	$1 43
Total	....	....	....	5,782	840	649	$12·7408	$1 43

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
St-Louis de Gonzague, Qué	132	....	10	....	....	20	....	....	....	....	20
Total, heures perdues	132	....	10	....	....	20	....	....	....	....	20

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
St-Louis de Gonzague, Qué	....	....	....	5	4	191	
Total, heures perdues	....	....	....	5	4	191	

Remarques générales: Les déblais ont été jetés par-dessus bord pendant toute la saison. On n'a pas employé de remorqueurs. Elle fut mise en hivernage à St-Louis de Gonzague, le 30 nov. 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 102, PROVINCE DE QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub	....	....	3,030	4,085	1,952	1,442	3,876	1,218	....	....	....	....	15,603
Espèce de déblais....	....	....	Glaise......	Glaise, tuf, cailloux, gravier.	Glaise, tuf, cailloux, gravier.	Glaise, cailloux, gravier.	Tuf, cailloux, gravier.	Cailloux, gravier, bois.	....	....	....	....	
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs	....	....	80	270	260	260	270	150	....	....	....	....	1,290
Temps perdu........hrs	....	....	22½	115½	127	123	101	86	....	....	....	....	575
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	57½	154½	133	137	169	64	....	....	....	....	715
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	52½	26⅓	14⅔	10½	23	19	....	....	....	....	22

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires........	....	....	96 14	547 47	629 00	666 62	642 94	891 50	72 73	....	....	....	3,546 40
Comb., charb. et huile.	....	....	....	....	16 00	511 82	36 95	178 33	....	9 45	....	22 70	775 25
Eau........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Subsistance........	....	....	136 62	304 34	219 40	246 92	260 31	257 16	7 50	0 75	4 56	0 75	1,438 25
Quaiage........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Pilotage........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Magasins. Machineries.	59 12	56 78	98 85	19 38	148 50	22 52	55 89	6 43	72 45	....	10 79	114 21	664 92
Magasins. Généralem.	193 47	12 50	4 30	....	97 54	....	203 12	29 45	....	1 50	....	76 78	618 66
Réparations Matériaux	54 97	231 19	47 98	81 71	66 17	25 60	198 42	104 24	200 60	197 15	38 80	162 62	1,409 45
Réparations Salaires..	397 83	414 20	312 70	106 58	69 03	186 53	174 41	127 80	146 89	120 34	92 50	204 34	2,353 15
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Dépenses éventuelles...	8 61	24 72	7 20	13 95	....	3 04	....	55 61	12 25	36 99	....	212 05	374 42
Dépenses totales...	714 00	739 39	703 79	1,073 43	1,245 64	1,663 05	1,572 04	1,650 52	512 42	366 18	146 59	793 45	11,180 50

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.					$ c.
Eileen........	Toute la saison.	....	....	....					

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
La-Salette—Chenal	461 28	100 83	....	187 08	....	....	86 48	80 46	183 33	306 09	....	48 70	1,454 25
Long-Rapids—Chenal	2,976 00	650 56	....	1,206 92	....	....	557 96	519 17	1,182 75	1,974 64	....	314 27	9,382 21
Smith's-Point	69 44	15 18	....	28 16	....	....	13 03	12 11	27 60	46 08	....	7 33	218 93
Devine's-Point	39 68	8 68	....	16 09	....	....	7 45	6 92	15 77	26 34	....	4 18	125 11
Total	3,546 40	775 25	....	1,438 25	....	....	664 92	618 66	1,409 45	2,353 15	....	374 42	11,180 50

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
La-Salette—Chenal	23 juin	7 juil	Glaise	4,779	140	93	$15·637	·3043 c.
Long-Rapids	13 juil	11 nov	Tuf, glaise, cailloux, gravier.	10,374	1,087	600	15·637	·9043
Smith's-Point	14 nov	17 nov	Cailloux, bois, sable, gravier.	270	45	14	15·637	·8108
Devine's-Point	18 nov	19 nov	Cailloux, bois, gravier	180	18	8	15·638	·6950
Total	....	....	....	15,603	1,290	715	$15·637	·7165

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
La-Salette—Chenal	4½	....	5	....	....	10	....	....	6	2	
Long-Rapids	82	13½	18½	2	2	20	53¼	10	21	2	32
Smith's-Point	....	....	3	....	....	....	....	....	17	....	
Devine's-Point	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	3
Total, heures perdues	86½	13½	26½	2	2	30	53¼	10	46	4	35

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outill.	Chaudières.					
La-Salette—Chenal	3	1½	10	....	5	47	L'inspection est comprise dans les dépenses.
Long-Rapids	14	24	....	51½	141¼	487	
Smith's-Point	1	....	....	....	10	31	
Devine's-Point	....	2	....	....	3	10	
Total, heures perdues	18	27½	10	51½	159¼	575	

Remarques générales: La drague fut mise en commission à Buckingham, Qué., le 17 juin 1914, et mise en hivernage au même endroit, le 3 décembre 1914.

QUÉBEC, DRAGUE DU MINISTRÈE No 103.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	1,041	1,346	2,778	2,830	3,774	2,263	675	....	....	....	....	14,707
Espèce de déblais......	....	Glaise......	Pierre, glaise, gravier, roc, cailloux, tuf.	Pierre, glaise, gravier, roc, cailloux, tuf,	Roc, glaise, gravier, sable, cailloux, tuf, pierre.	Pierre, glaise, gravier, roc, cailloux, tuf.	Cailloux, gravier, tuf, glaise.	Cailloux, gravier et glaise.					
Temps pendant lequel on aurait pu drag.... hrs	....	100	260	270	260	260	270	140	....	....	....	....	1,560
Temps perdu...... hrs	....	61	127	$70\frac{1}{2}$	150	$98\frac{1}{2}$	$112\frac{1}{2}$	56	....	....	....	....	$675\frac{1}{2}$
Nomb. d'heur. de drag.	....	39	133	$199\frac{1}{2}$	110	$161\frac{1}{2}$	$157\frac{1}{2}$	84	....	....	....	....	$884\frac{1}{2}$
Vgs cub. drag. p. heure.	....	$26\frac{2}{3}$	10	14	$25\frac{3}{4}$	$23\frac{1}{3}$	$14\frac{1}{3}$	8	....	....	....	....	$16\frac{3}{4}$

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	230 64	404 34	477 00	452 75	444 46	462 00	580 58	346 36	....	....	176 77	3,574 90
Comb., charb. et huile.	....	63 75	57 75	....	353 59	....	205 20	221 25	....	....	....	514 69	1,416 23
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Subsistance	....	68 24	204 24	173 50	182 65	209 80	230 70	292 50	75 00	....	....	49 09	1,485 72
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Magasins (Machineries.	82 75	135 86	99 41	25 20	106 95	84 30	36 08	3 05	....	....	....	193 16	766 76
Magasins (Généralem..	60 89	8 27	....	....	....	....	4 65	....	....	....	....	142 41	216 22
Réparations (Matériaux.	196 79	245 99	357 05	140 71	7 81	25 60	309 49	122 99	18 97	493 18	151 66	417 95	2,488 19
Réparations (Salaires...	523 15	594 29	165 85	170 41	98 88	173 25	213 74	67 57	481 88	701 77	455 87	1,040 24	4,686 90
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Dépenses éventuelles...	....	64 05	24 90	7 35	....	26 30	26 06	2 60	66 91	19 00	....	441 63	678 80
Dépenses totales...	863 58	1,411 09	1,313 54	994 17	1,202 63	963 71	1,487 92	1,290 54	989 12	1,213 95	607 53	2,975 94	15,313 72

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Alva....................	Toute la saison.		Longueuil, bassin du club de canotage.						
Delisle....................	26 sept...	2 oct....							

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Vaudreuil—Riv. Quinchien	169 75	67 25	....	70 56	....	....	36 41	10 27	118 15	222 55	....	32 23	727 17
Senneville	1,362 05	539 59	....	566 06	....	....	292 15	82 39	948 01	1,785 74	....	258 63	5,834 62
D'Autray	149 54	59 24	....	62 16	....	....	32 07	9 04	104 09	196 07	....	28 39	640 60
Longueuil—Bassin du club de canotage	1,162 00	460 34	....	482 91	....	....	249 24	70 27	808 77	1,523 43	....	220 64	4,977 60
Longueuil—Quai R. & O.	731 56	289 81	....	304 03	....	....	156 89	44 25	509 17	959 11	....	138 91	3,133 73
Total	3,574 90	1,416 23	....	1,485 72	....	....	766 76	216 22	2,488 19	4,686 90	....	678 80	15,313 72

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Vaudreuil—Riv. Quinchien	20 mai	1er juin	Glaise	1,161	110	42	$17·3135	·6263c.
Senneville	3 juin	10 août	Cailloux, tuf, glaise, pierre, roc, gravier	4,136	530	337	$17·3134	1·4106
D'Autray	10 août	15 août	Glaise, sable	1,584	120	37	17·3135	·4044
Longueuil—Bassin du club de canotoge	21 août	17 nov	Cailloux, grav., pierre	6,073	475	287½	17·3133	·8196
Longueuil—Quai R. & O.			Tuf, glaise	1,753	325	181	17·3134	1·7876
Total	....	....	....	14,707	1,560	884½	$17·3134	1·0412

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Vaudreuil—Riv. Quinchien	26	....	9	....	....	10	1	....	....	3¾	
Senneville	89½	5	20½	....	....	10	....	....	3	10½	
D'Autray	37½	½	1½	....	....	....	....	....	24	3	
Longueuil—Bassin du club de canotage	56	7	13	....	....	10	1	....	20½	11	
Longueuil—Quai R. & O.	34½	10	41	....	....	10	....	....	....	4	
Total, heures perdues	243½	22½	85	....	....	40	2	....	47½	32¼	

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Vaudreuil—Riv. Quinchien	2	1¾	....	....	14½	68	413 vgs cubes de déblais furent jetés per-dessus bord à Vaudreuil.
Senneville	8½	11½	....	....	34½	193	1,170 vgs cubes de déblais furent jetés par-dessus bord à Senneville.
D'Autray	1½	7	....	....	8	83	
Longueuil—Bassin du club de canotage	5	10	....	4	50	187½	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Longueuil—Quai R. & O.	1	....	....	....	43½	144	
Total, heures perdues	18	30¼	....	4	150½	675½	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Ottawa, Ont., le 14 mai 1914, et fut mise en hivernage au même endroit le 5 décembre 1914. Le remorqueur *Delisle* a été employé pendant que le remorqueur *Alva* était en réparations à Montréal.

ONTARIO, DRAGUE DU MINISTERE No 105.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totux.
Déblais enlev., vgs c..	....	....	5,930	13,260	8,958	8,734	11,962	5,768	....	....	....	....	54,612
Espèce de déblais......	....	....	Vase.......	Vase, pierre, glaise, tuf, bois.	Vase, glaise, pierre, gravier, sable.	Sable, vase.	Sable, vase.	Sable, vase.	....	....	....	....	
Temps pendant lequel on aur. pu drag...hrs	....	....	130	270	260	260	270	150	....	....	....	....	1,340
Temps perdu........hrs	....	....	34	81	120	113	117	90	....	....	....	....	555
Nomb. d'heure de drag	....	....	96	189	140	147	153	60	....	....	....	....	785
Vgs c. drag. p. heure ..	....	....	61¾	70	64	59½	78¼	96	....	....	....	....	69½

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totux. $ c.
Salaires..............	....	....	399 00	559 44	703 59	537 52	580 50	619 18	69 67	....	....	....	3,468 90
Comb., charb. et huile.	....	....	....	291 22	488 35	266 42	553 46	316 47	122 93	....	....	19 70	2,058 55
Eau..................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Subsistance............	1 80	3 00	119 18	200 78	178 24	179 94	196 25	178 00	33 50	....	....	9 75	1,100 44
Quaiage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Pilotage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Magasins {Machineries.	148 99	1 85	50 13	40 23	43 67	201 77	92 39	1 60	7 82	....	....	62 34	650 79
Magasins {Généralem..	....	82 57	....	....	....	23 85	....	0 80	0 70	....	....	12 24	120 16
Réparat. {Matériaux...	144 00	237 70	8,124 98	289 16	25 83	....	129 48	23 70	2 30	....	....	26 03	9,003 18
Réparat. {Salaires.....	515 00	593 97	325 09	38 98	4 72	38 62	13 48	....	80 64	100 00	192 69	246 21	2,149 40
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Dépenses éventuelles...	6 90	39 33	....	....	59 12	47 37	7 43	3 50	26 15	9 80	9 20	670 56	879 36
Dépenses totales...	816 69	958 42	9,018 38	1,419 81	1,503 52	1,295 49	1,572 99	1,143 25	343 71	109 80	201 89	1,046 83	19,430 78

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Sir John..................	16 juin..	18 nov..	South-Bay, Newcastle, Bowmanville.						

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
South-Bay, Ont	1,453 84	862 75	....	461 20	....	....	272 75	50 36	3,773 31	900 83	....	368 55	8,143 59
Newcastle, Ont	481 67	285 84	....	152 80	....	....	90 37	16 68	1,250 13	298 45	....	122 10	2,698 04
Bowmanville, Ont	1,533 39	909 96	....	486 44	....	....	287 67	53 12	3,979 74	950 12	....	388 71	8,589 15
Total	3,468 90	2,058 55	....	1,100 44	....	....	650 79	120 16	9,003 18	2,149 40	....	879 36	19,430 78

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
South-Bay, Ont	16 juin	8 août	Vase, glaise, pierre, tuf.	22,018	470	329	$24·7525	·3698
Newcastle, Ont	17 août	2 sept	Sable, glaise, vase, pier.	6,750	210	109	24·7526	·3997
Bowmanville, Ont	8 sept	18 nov	Sable, vase	25,844	660	347	24·7525	·3323
Total				54,612	1,340	785	$24·7525	·3557

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
South-Bay, Ont	5	5	....	....	....	10	....	4	32	22	
Newcastle, Ont	....	....	33	....	....	....	....	....	47	12	
Bowmanville, Ont	15	....	264	....	....	20	....	10	3	....	
Total, heures perdues	20	5	297	....	....	30	....	14	82	34	

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
South-Bay, Ont	9	20	....	....	34	141	Endroits où la drag. a été emp. à S.-B. Vgs cubes. Waupoos .... 10,068 Port-Milford .... 9,130 Farmer's-Dock .... 2,258 Colliers-Dock .... 562 Inspection du service extérieur, y compris les dépenses.
Newcastle, Ont	....	....	....	....	9	101	
Bowmanville, Ont	1	....	....	....	....	313	
Total, heures perdues	10	20	....	....	43	555	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Picton, Ont., le 11 mai et fut mise en hivernage à Bowmanville, Ont., le 6 décembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 106, PROVINCE DE QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	3,633	4,859	3,108	2,435	2,143	2,184	....	....	....	....	18,470
Espèce de déblais......	....	....	Glaise......	Glaise, pierre.	Glaise, pierre.	Sable, glaise.	Sable, glaise.	Glaise......	....	....	....	....	
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs	....	....	240	270	260	260	270	140	....	....	....	....	1,440
Temps perdu........hrs	....	....	24	43	105	77	108½	71½	....	....	....	....	429
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	216	227	155	183	161½	68½	....	....	....	....	1,011
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	16½	21¼	20	13¾	13¼	32	....	....	....	....	18¼

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires........	....	....	316 98	387 12	438 15	347 55	351 59	375 42	287 23	....	....	18 17	2,522 21
Comb., charb. et huile.	....	45 75	183 35	....	205 35	128 76	....	217 82	....	....	....	491 96	1,272 99
Eau........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Subsistance........	20 85	58 55	138 10	199 65	173 60	140 05	134 70	172 80	52 51	....	....	7 40	1,098 21
Magasins {Machineries	....	222 89	59 37	120 12	....	....	87 00	31 19	2 20	....	....	124 14	646 91
Magasins {Générales	....	42 05	....	....	1 60	3 78	....	....	1 00	....	....	79 54	127 97
Réparations {Matériaux	79 00	350 00	388 96	156 25	4 43	23 03	42 45	....	27 89	73 96	193 94	214 52	1,554 43
Réparations {Salaires..	275 07	494 16	36 81	23 16	91 49	46 02	47 01	191 85	356 55	124 51	938 44	586 86	3,211 93
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Dépenses éventuelles...	16 00	6 50	4 00	2 20	2 25	....	9 82	2 00	38 30	31 84	....	429 95	542 86
Dépenses totales...	390 92	1,219 90	1,127 57	888 50	916 87	689 19	672 57	991 08	765 68	230 31	1,132 38	1,952 54	10,977 51

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Blanche........	3 juin....	6 juin....	Vaudreuil.	
Blanche........	27 juillet..	31 août...	Vaudreuil.	
Delisle........	1er sept..	3 sept....	Remorquage à Pierreville.	
Delisle........	19 oct.....	31 oct....	Remorquage à Papineauville.	
Daisy........	2 nov....	17 nov....	Papineauville.	

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Vaudreuil, Qué	1,491 87	752 97	....	649 58	....	....	382 64	75 68	919 45	1,899 82	....	321 10	6,493 11
Pierreville, Qué	859 44	433 78	....	374 22	....	....	220 43	43 60	529 67	1,094 48	....	184 98	3,740 60
Papineauville, Qué	170 90	86 24	....	74 41	....	....	43 84	8 69	105 61	217 63	....	36 78	743 80
Total	2,522 21	1,272 99	....	1,098 21	....	....	646 91	127 97	1,554 43	3,211 93	....	542 86	10,977 51

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Vaudreuil, Qué	3 juin	28 août	Glaise, pierre	11,600	760	598	$10·858	0·5597
Pierreville, Qué	5 sept	21 oct	Sable, glaise	4,686	450	344½	10·858	0·7982
Papineauville, Qué	2 nov	17 nov	Glaise	2,184	230	68½	10·858	0·3405
Total	....	....	....	18,470	1,440	1,011	$10·8580	0·5943

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Vaudreuil, Rivière Quinchien, Qué	60½	29	8½	....	....	10	12	....	4	6½	
Pierreville-Mills, Qué	15½	9	5	....	....	10	....	....	50	1	
Papineauville, Qué	19½	1½	24	....	....	....	....	....	99	1	
Total, heures perdues	95½	39½	37½	....	....	20	12	....	153	8½	

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Vaudreuil, Rivière Quinchien, Qué	7	12	....	....	12½	162	10,600 vgs c. de déblais à Vaudreuil.
Pierreville-Mills, Qué	5	2	....	....	8	105½	4,686 vgs c. de déblais à Pierreville.
Papineauville, Qué	1	....	....	....	15½	161½	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Total, heures perdues	13	14	....	....	36	429	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Montréal, P. Q., le 30 mai et a été mise en hivernage à Ottawa, Ont., le 12 décembre 1914

DRAGUE DU MINISTÈRE No 108 (DESCHENES), ONTARIO ET QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	1,923	5,580	4,130	5,071	2,380	586	....	....	....	....	19,670
Espèce de déblais......	....	....	Roc, bois, sable et glaise.	Sable, glaise, vase.	Cailloux, glaise, vase.	Cailloux, pierre, gravier, g., sab.	Pierre, gravier, glaise, cailloux.	Cailloux, sable, gravier.	....	....	....	....	
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs	....	....	110	270	260	260	270	120	....	....	....	....	1,290
Temps perdu.......hrs	....	....	25	62	81½	49	150	61	....	....	....	....	428½
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	85	208	178½	211	120	59	....	....	....	....	861½
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	22½	26¾	23	24	20	10	....	....	....	....	22¾

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires..............	....	....	174 64	471 50	472 40	491 40	407 81	479 23	....	....	....	....	2,496 98
Comb., charb. et huile.	....	378 61	....	32 76	486 57	5 25	505 98	5 00	6 65	184 22	....	22 70	1,627 74
Eau..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Subsistance..........	8 00	65 25	102 15	164 75	188 00	190 00	170 00	136 65	9 25	2 50	....	....	1,036 55
Quaiage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Pilotage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Magasins {Machineries.	36 79	....	9 00	41 47	51 86	65 65	62 55	7 50	10 07	....	....	114 91	399 80
Magasins {Généralem..	4 10	29 10	4 25	6 00	2 25	2 30			54 00	....	....	12 24	114 24
Réparations {Matériaux.	91 50	77 00	245 75	....	3 34	84 84	7 88	68 97	196 46	....	....	23 07	798 81
Réparations {Salaires...	418 94	342 63	391 29	59 65	127 82	49 01	165 37	67 63	92 79	90 00	90 00	106 66	2,001 79
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Dépenses éventuelles...	1 45	17 06	....	27 63	2 45	5 85	2 50	7 65	53 05	8 20	2 40	186 53	314 77
Dépenses totales...	560 78	909 65	927 08	803 76	1,334 69	894 30	1,322 09	772 63	422 27	284 92	92 40	466 11	8,790 68

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Aylmer..................	18 juin..	22 août..	Quyon, Qué..............	....
"	26 août..	14 nov..	Fitzroy-Har., Ont..........	....

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Quyon, Qué.	1,279 65	834 18	....	531 20	....	....	204 89	58 55	409 37	1,025 87	....	161 31	4,505 02
Fitzroy-Harbour, Ont.	1,217 33	793 56	....	505 35	....	....	194 91	55 69	389 44	975 92	....	153 46	4,285 66
Total	2,496 98	1,627 74	....	1,036 55	....	....	399 80	114 24	798 81	2,001 79	....	314 77	8,790 68

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Quyon, Qué.	18 juin	22 août	Roc, bois, sable, glaise, vase, cailloux.	11,063	570	441½	$10·2038	·4072
Fitzroy-Harbour, Ont.	26 août	14 nov	Roc, gravier, sable	8,607	720	420	10·2039	·4979
Total	....	....	....	19,670	1,290	861½	$10·2039	·4469

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congé.	Pour attendre Les remorq.	Pour attendre Les ordres	Remorquage etc.	Pour se procurer Du comb.	Pour se procurer De l'eau.
Quyon, Qué.	36	20½	4	....	....	10	7	....	....	17½	
Fitzroy-Harbour, Ont.	91½	5½	37½	2½	30	20	19	....	19	20½	
Total, heures perdues	127½	26	41½	2½	30	30	26	....	19	38	

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Trafic.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Quyon, Qué.	10	1	....	5	17½	128½	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Fitzroy-Harbour, Ont.	8	6	....	1	39½	300	
Total, heures perdues	18	7	....	6	57	428½	

La drague fut mise en commission à Aylmer, Qué., le 13 juin 1914, et fut mise en hivernage à Quyon, Qué., le 24 novembre 1914.
Remarques générales: A Fitzroy-Harbour, 6,670 verges cubes de déblais ont été remorqués au loin; 1,937 verges cubes furent d'abord jetées par-dessus bord et draguées de nouv. ensuite.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 109, (" INDUSTRY "), ONTARIO.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.			27,223	14,655	23,002	37,690	43,335	20,958					166,863
Espèce de déblais			Gravier, alluvions, sable, glaise, tuf.	Sable, glaise, bois, tuf, cailloux.	Tuf, gravier, cailloux, glaise.	Glaise	Glaise, pierre, tuf, roc.	Glaise, cailloux, roc.					
Temps pendant lequel on aurait pu draguer hrs			260	270	260	260	270	150					1,470
Temps perdu....... hrs			123¼	100½	191	126½	111	51					683¼
Nomb. d'heur. de drag.			136¾	169½	89	133½	159	99					786¾
Vgs cub. drag. p. heure.			199	86½	258	282⅓	272½	211¾					212⅓

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires			1,237 02	1,012 00	1,110 07	1,082 69	1,148 36	1,266 17	771 72				7,628 03
Comb., charb. et huile		151 00	322 79	975 77	692 87	576 87	516 46	722 85	628 65			29 53	4,617 79
Eau													
Subsistance	37 00	44 30	399 93	490 38	417 39	409 37	372 00	410 85	162 20			10 12	2,753 54
Quaiage													
Pilotage													
Magasins {Machineries.	485 02		6 65	208 66	974 88	65 22	529 17	163 05	56 69			95 88	2,585 22
Magasins {Général	209 23	93 95	38 60	13 52	6 14	0 44		2 90				13 87	378 65
Réparations {Matériaux.	245 16	2,622 55	180 48	279 82	1,041 43	865 13	75 08		56 36		42 80	3,353 35	8,762 16
Réparations {Salaires	1,011 51	941 31	29 99	256 68	166 80	215 68	140 09		2 79	247 54	257 62	1,141 90	4,411 91
Loyer des remorqueurs						282 00							282 00
Dépenses éventuelles		18 42		34 99		79 03			274 09			321 03	727 56
Dépenses totales.	1,987 92	3,871 53	2,215 46	3,272 82	4,409 58	3,576 43	2,781 16	2,565 82	1,952 50	247 54	300 42	4,965 68	32,146 86

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Hercules	1er juin	18 nov.	Mêmes endroits que la drague.	

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Owen Sound Tug Line	10-11 août 12 & 13 "		Remorqué à Bruce-Mines.	282 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Meaford	361 82	218 64	....	130 38	....	....	122 41	17 94	414 87	208 89	....	34 46	1,509 41
Owen-Sound, Union Cement	581 61	352 17	....	210 00	....	....	197 16	28 88	668 23	336 47	....	55 49	2,430 01
" MacLaughlin	314 98	190 76	....	113 75	....	....	106 80	15 65	361 97	182 26	....	30 06	1,316 23
Collingwood	1,866 28	1,129 87	....	673 72	....	....	632 54	92 64	2,143 90	1,079 49	....	178 01	7,796 45
" Charlton Lumber Co	48 34	29 35	....	17 52	....	....	16 43	2 42	55 69	28 05	....	4 63	202 43
Bruce-Mines	4,455 00	2,697 00	....	1,608 17	....	....	1,509 88	221 12	5,117 50	2,576 75	282 00	424 91	18,892 33
Total	7,628 03	4,617 79	....	2,753 54	....	....	2,585 22	378 65	8,762 16	4,411 91	282 00	727 56	32,146 86

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Meaford	1er juin	5 juin	Gravier, alluvions	6,596	50	37¼	$40·5210	·2288
Owen-Sound, Union Cement	9 "	17 "	Sable, glaise	11,785	100	60	40·5001	·2061
" MacLaughlin	18 "	22 "	Sable, glaise	8,525	40	32½	40·4993	·1543
Collingwood	27 "	2 juillet „	Tuf, gravier	....	....	....	....	....
	4 juillet	6 août	Glaise, cailloux, sable	16,742	380	192½	40·5010	·4656
" Charlton Lumber Co	3 "	4 "	Sable, glaise, tuf, bois	1,111	10	5	40·4860	·1822
Bruce-Mines	20 août	18 novembre	Roc, pierre, cailloux, glaise	122,104	890	459½	41·1149	·1547
Total	....	....	....	166,863	1,470	786¾	$40·8603	·1926

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre Les remorq.	Pour attendre Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer Du comb.	Pour se procurer De l'eau.
Meaford	1¼	4½	....	....	....	....	....	....	3¾		....
Owen-Sound, Union Cement	4½	1	....	....	....	....	....	....	16	5	....
" MacLaughlin Wharf	....	3	1	....	....	....	....	....	2	....	....
Collingwood	71	20	39	3	....	10	....	....	32	4	....
" Charlton Lumber Co	5	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bruce-Mines	126	32½	35	....	....	20	....	....	82½	65½	....
Total, heures perdues	207¾	61	75	3	....	30	....	....	136¼	74½	....

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Meaford	....	....	....	....	3¼	12¾	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Owen-Sound, Union Cement	3	....	....	....	10½	40	
" MacLaughlin Wharf	....	1½	....	....	....	7½	
Collingwood	1½	....	....	1	6	187½	
" Charlton Lumber Co	....	....	....	....	....	5	
Bruce-Mines	7	....	....	....	62	430½	
Total, heures perdues	11½	1½	....	1	81¾	683¼	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Collingwood, Ont., le 26 mai, et a été mise en hivernage à Sault-Ste-Marie, Ont., le 10 décembre 1914.

DRAGUE DU MINISTERE No. 111 (LAC SAINT-JEAN.)—QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS, PAR MOIS

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs c.				160	1,652	3,590	3,830	90					9,322
Espèces de déblais				Sable	Sable, glaise	Sable, glaise dosses, pier.	Glaise, dosses, pierres	Glaise.					
Temps pendant lequel on aur. pu drag.. hrs				30	260	260	270	30					850
Temps perdu... hrs				10	151	,146	133½	26					466½
Nomb. d'heures de dr.				20	109	114	136½	4					383½
Vgs c. drag. p. heure				8	15¾	21½	28	22½					24⅓

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires				42 30	508 00	462 00	442 96	155 40	77 83				1,688 49
Comb., charb. et huile		495 90			674 28	180 20	871 15						2,221 53
Eau													
Subsistance				30 40	171 25	165 00	171 85	48 50					587 00
Quaiage													
Pilotage													
Magasins.. Machineries				38 95	27 07		129 08		13 35		3 50		211 95
Magasins.. Généralem.							59 75						59 75
Réparat... Matériaux		152 92	61 00	6 09	149 40	7 90	63 25		37 05				477 61
Réparat... Salaires	50 00	255 79	227 50	644 45	12 00	58 00	77 04	38 84	115 25	95 00	95 00	95 00	1,763 87
Loyer des remorqueurs					67 50		82 50						150 00
Dépenses éventuelles			12 80		4 25	7 32			14 60				38 97
Dépenses totales	50 00	904 61	301 30	762 19	1,613 75	880 42	1,897 58	242 74	258 08	95 00	98 50	95 00	7,199 17

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

Remorqueurs du ministère

Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses. $ c.
Marie Louise	Toute la saison.		

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Alexandre Morin	25 juin		St-Jérôme	43 50
Remorqueur——	27 juillet		St-Jérôme	39 00
Remorqueur *Le Nord*	11 juillet		St-Jérôme	67 50

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux.	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
St-Jérôme, Qué.	541 54	712 53	....	188 27	....	....	67 98	19 16	153 19	565 73	150 00	12 50	2,410 90
Roberval, Qué.	1,146 95	1,509 00	....	398 73	....	....	143 97	40 59	324 42	1,198 14	....	26 47	4,788 27
Totaux	1,688 49	2,221 53	....	587 00	....	....	211 95	59 75	477 61	1,763 87	150 00	38 97	7,199 17

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
St-Jérôme, Qué.	29 juillet	22 août	Sable	1,602	220	123	$19·6008	$1·504
Roberval, Qué.	28 août	4 nov	Sable, glaise, dosses, pierres	7,720	630	260½	18·3810	·620
Totaux	....	....	....	9,320	850	383½	18·7722	·772

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES,

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
St-Jérôme, Qué.	16	....	50	....	....	....	10	....	....	10	....
Roberval, Qué.	74	....	161½	....	....	20	....	....	29	21	....
Total, heures perdues	90	....	211½	....	....	20	10	....	29	31	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
St-Jérôme, Qué.	....	10	....	....	1	97	
Roberval, Qué.	3	....	....	....	61	369½	
Total, heures perdues	3	10	....	....	62	466½	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Roberval, Qué., le 24 juillet, et a été mise en hivernage au même endroit le 18 novembre 1914.

GRUE À VAPEUR DU MINISTÈRE, PROVINCE DE QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Détail enlev., vgs. cub.			370	3,805	237	600	1,465	200					6,677
Espèces de déblais			Pierres, dos.	Pierres, dos.	Roc	Sable	Sable	Sable					
Temps pendant lequel on aurait pu drag., hrs.			20	220	190	260	270	40					1,000
Temps perdu........hrs			12	96	130	220	178	22					658
Nomb. d'heures de dr.			8	124	60	40	92	18					342
Vgs. c. drag. par heures.			46·33	30·68	3·95	15·00	15·91	11·11					19·52

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires					260 00	520 00	304 00		251 83				1,335 83
Comb., charb. et huil.							58 50						58 50
Eau						41 00							41 00
Subsistance					90 00	197 28	90 00		109 33	1 25			487 86
Quaiage													
Pilotage													
Magasins {Machineries.					15 08		17 93		3 87				36 88
Magasins {Matérieaux.						20 50							20 50
Réparations {Matériaux										49 38		15 05	64 43
Réparations {Salaires													
Loyer des remorqueurs.						50 00			20 00				70 00
Dépenses éventuelles						3 00							3 00
Dépenses totales					365 08	831 78	470 43		385 03	50 63		15 05	2,118 00

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

Remorqueurs du ministère.

Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses.
			$ c.

Remorqueurs loués.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Ha Ha	9 sept.	10 sept.	Saint-Alphonse et Chicoutimi à la baie Ha-Ha	50 00
Marie Louise	7 nov.		Baie Ha-Ha à Chicoutimi	20 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Eau.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Grande-Bergeronne	343 94		41 00	126 86			16 37		21 47		6 67	3 00	559 31
Sault-au-Mouton	260 00			90 42					21 48				371 90
Grande-Baie ou Saint-Alexis baie des Ha-Ha.	731 89	58 50		270 58			20 51	20 50	21 48		63 33		1,186 79
Totaux	1,335 83	58 50	41 00	487 86			36 88	20 50	64 43		70 00	3 00	2,118 00

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu dr. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verges cubes.
	Du	Au						
Grande-Bergeronne	29 juin	25 juillet	Pierres et dosse	4,175	240	132	$4·237	·133
Sault-au-Mouton	10 août	29 août	Cailloux	237	180	60	6·198	·619
Grande-Baie ou Saint-Alexis baie des Ha-Ha.	31 1oût	5 aov	Sable	2,265	580	150	7·911	·523
Totaux				6,677	1,000	342	6·192	·317

Explication des pertes de temps inévitables.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage.etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Grande-Bergeronne					108						
Sault-au-Mouton					60		30		30		
Grande-Baie					350		50		30		
Totaux, heures					518		80		60		

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fourniture.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Grande-Bergeronne						108	
Sault-au-Mouton						120	
Grande-Baie						430	
Totaux, heures						658	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Chicoutimi, P. Q., le 9 mai 1914, et fut mise en hivernage à Chicoutimi, P. Q., le 30 novembre 1914.
Enfoncement de pilotis au quai de Chicoutimi, du 10 mai au 4 juin.
" " à Grande-Bergeronne, du 5 au 27 juin
" " à Port-Neuf du 27 juillet au 8 août
} Les dépenses de l'enfoncement des pilotis ne sont pas comprises dans les chiffres ci-dessus.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 101 ("STONELIFTER") PROVINCE DE QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs. cub					30	100	18						148
Espèce de déblais					Cailloux	Cailloux	Cailloux						
Total pendant lequel on aurait pu drag. ...hrs.					150	260	70						480
Temps perdu ... hrs					42	107	29						178
Nom.. d'heur. de drag.					108	153	41						302
Vgs cub. drag. par heure					277	653	439						·490

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires						592 71	570 81	275 83	306 50				1,745 85
Comb., charb. et huile													
Eau													
Subsistence						223 45	266 10	105 00	2 00				596 55
Quaiage													
Pilotage													
Magasins. Machineries						8 35	2 25		5 05				15 65
Magasins. Général						54 18	18 10						72 28
Réparations Matériaux						82 56							82 56
Réparations Salaires		50 00	50 00	50 00		2 29	52 19	75 81		100 00	50 00	50 00	480 29
Loyer des remorqueurs													
Dépenses éventuelles							5 04						5 04
Dépenses totales		50 00	50 00	50 00		963 54	914 49	456 64	313 55	100 00	50 00	50 00	2,998 22

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.				REMORQUEURS LOUÉS.			
Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses.
			$ c.				c.
Annette							

DÉTAILS DES DÉPENSES ET DÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combus-tible.	Eau.	Subsis-tance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remor-queurs.	Dépenses éven-tuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rivière Saint-Maurice, Rapide Manigance	1,745 85	....	....	596 55	....	....	15 65	72 28	82 56	480 29	....	5 04	2,998 22
Totaux	1,745 85	....	....	596 55	....	....	15 65	72 28	82 56	480 29	....	5 04	2,998 22

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu dr., hrs	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Rivière Saint-Maurice, Rapide Manigance	14 août	8 oct.	Cailloux	148	480	302	$9·9278	$20·2582
Totaux	....	....	....	148	480	302	$9·9278	$20·2582

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Répara-tions.	Change-ment de place.	Mauvais temps.	Navi-gation.	Pumpage.	Congés.	Décharger cailloux.	Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
									Du combus.	De l'eau.
Rivière Saint-Maurcie, Rapide Manigance	1	11½	17	26½	9½	70	29½	....	....	....
Total, heures perdues	1	11½	17	26½	9½	70	29½	....	....	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Rivière Saint-Maurice, Rapide Manigance	1	....	6	6	....	178	
Total, heures perdues	1	....	6	6	....	178	

La drague fut mise en commission à Grandes Piles, P. Q., le 6 août, et fut mise en hivernage à Pointe Madeleine le 16 octobre.

Remarques générales : Le coût par verge cube est élevé, mais il faut se rappeler qu'il comprend le forage, les explosifs et l'enlèvement des cailloux. Il faut aussi se rappeler qu'on ne peu comparer le travail de cet outillage avec celui d'une drague ordinaire.

DRAGUE DU MINISTÈRE, No 112 ("MATTAWA") ONTARIO.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS, PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	....	5,000	17,160	16,990	15,370	7,240	....	....	....	....	61,760
Espèce de déblais......	....	....	....	Sable.......	Sable.......	Sable, glaise	Sable, glaise	Sable, pulpe, billots.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag. .hrs.	....	....	....	100	260	260	270	140	....	....	....	....	1,030
Temps perdu......hrs.	....	....	....	20½	65	82	65	46	....	....	....	....	278½
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	....	79½	195	178	205	94	....	....	....	....	751½
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	....	....	....	....	....	77	....	....	....	....	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires...............	....	....	....	464 35	482 88	534 52	513 02	384 05	....	....	....	....	2,378 82
Comb., charb. et huile.	....	319 94	15 93	....	....	354 27	660 20	184 17	....	....	....	317 08	1,851 59
Eau........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance.	34 00	10 60	15 15	138 00	188 75	182 94	211 50	150 72	....	....	....	....	932 01
Quaiage................	....	....	....	0 40	....	2 20	....	....	....	....	....	....	2 60
Pilotage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins. {Machineries	242 13	246 60	37 03	....	13 13	262 38	39 87	106 80	....	7 94	....	153 42	1,109 30
Magasins. {Généralem.	65 45	27 05	....	....	....	2,10	6 65	....	....	....	....	12 22	113 47
Réparations {Matériaux.	162 31	586 81	106 00	158 67	....	87 55	73 30	50 78	12 93	57 90	....	124 81	1,421 06
Réparations {Salaires...	372 72	437 85	401 65	7 44	94 40	75 07	91 03	92 35	155 88	57 94	19 09	190 51	1,995 93
Loyer des remorqueurs.	....	3 00	....	....	....	....	20 00	180 00	....	....	....	....	203 00
Dépenses éventue les...	41 10	7 30	....	7 70	12 40	23 80	9 00	21 25	7 60	....	21 05	199 99	351 19
Dépenses totales..	917 71	1,639 15	576 11	776 56	791 56	1,524 83	1,624 57	1,170 12	176 41	123 78	40 14	998 03	10,358 97

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Maggie K....................	T. la sais.	....	....	....	Remorqueur E. Clark........	1er mai..	....	Rem. du chaland à charbon...	3 00
					" "Albino"........	3 oct....	20 nov....	" à Sturgeon-Falls.	20 00
					" "	3 nov....	20 nov....	Sturgeon-Falls..................	180 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
North-Bay	1,122 14	873 43	....	439 64	2 60	....	523 28	53 51	670 34	941 52	3 00	165 66	4,795 12
Sturgeon-River	392 52	305 53	....	153 80	....	....	183 04	18 74	234 49	329 34	....	57 95	1,675 41
Sturgeon-Falls, chenal des billots	864 16	672 63	....	338 57	....	....	402 98	41 22	516 23	725 07	200 00	127 58	3,888 44
Totaux	2,378 82	1,851 59	....	932 01	2 60	....	1,109 30	113 47	1,421 06	1,995 93	203 00	351 19	10,358 97

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
North-Bay	21 juillet	14 sept	Sable	29,370	500	354½	$13·5264	·1632
Sturgeon-River	18 sept.	3 oct.	Sable, glaise	12,480	150	124	13·5113	·1342
Sturgeon-Falls, chenal des billots	9 oct.	17 nov	Sable, glaise, pulpe	19,910	380	273	14·2433	·1953
Totaux	....	....	....	61,760	1,030	751½	13·7843	·1677

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
North-Bay	35	1	52½	....	....	10	....	....	5	7	....
Sturgeon-River	2	1	4	....	....	....	1	....	10	2	....
Sturgeon-Falls, chenal des billots	48	20	10	....	....	10	1	....	....	2	....
Total, heures perdues	85	22	66½	....	....	20	2	....	15	11	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
North-Bay	2	10	....	....	23	145½	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Sturgeon-River	2	....	....	....	4	26	
Sturgeon-Falls, chenal des billots	1	....	....	....	15	107	
Total, heures perdues	5	10	....	....	42	278½	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Sturgeon-Falls, Ont., le 30 mai, et a été mise en hivernage au même endroit le 26 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 113 ("NIPISSING") ET ARRACHE-PIERRES, N° 102, PROVINCES D'ONTARIO ET QUÉBEC

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS, PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	2,982	4,492	4,754	8,706	9,459	3,645	....	....	....	....	34,038
Espèce de déblais	....	....	Cailloux, glaise, tuf.	Tuf, cailloux, glaise, gravier.	Gravier, cailloux, tuf, alluvions.	Glaise, alluvions, dosses, sciure de bois.	Glaise, dosses, sciure de bois.	Sciure de bois, dosses, épaves.	....				....
Temps pendant lequel on aurait pu drag... hrs	....	....	260	270	260	260	270	170	....	....	....	....	1,490
Temps perdu........ hrs	....	....	202½	103½	104	126	108	54	....	....	....	....	698
Nomb d'heur. de drag.	....	....	57½	166½	156	134	162	116	....	....	....	....	792
Vgs cub. drag. par heure	....	....	52	26½	30	65	58⅓	31⅓	....	....	....	....	42¾

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	27 09	378 35	637 96	685 31	709 01	544 18	553 61	256 84	22 26	57 50	433 23	4,305 34
Comb., charb., et huile	....	27 50	43 43	418 89	594 00	157 50	2 50	....	....	....	....	495 75	1,739 57
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	23 00	234 76	99 00	215 65	375 79	318 70	175 50	8 00	....	12 30	207 25	1,669 95
Arrache-pierres n° 102	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	783 29	783 29
Magasins { Machineries.	8 78	148 86	113 91	55 40	72 78	7 20	10 03	11 30	5 25	....	....	97 14	530 65
Magasins { Généralem.	36 32	42 03	0 85	2 00	....	6 12	....	29 45	....	....	....	78 26	195 03
Réparations { Matériaux	299 82	546 95	475 57	145 90	8 61	5 40	....	....	168 66	27 42	....	579 33	2,257 66
Réparations { Salaires	851 91	687 91	831 97	105 31	199 56	82 70	310 84	63 98	305 28	536 71	594 81	1,545 03	6,116 01
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	70 00	115 00	215 00	....	....	....	....	....	400 00
Dépenses éventuelles	....	19 00	....	41 45	3 15	16 45	....	....	3 50	17 95	....	511 85	613 35
Dépenses totales	1,196 83	1,522 34	2,078 84	1,505 91	1,849 06	1,475 17	1,401 25	833 84	747 53	604 34	664 61	4,731 13	18,610 85

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Cliffside	1er juin	12 juin	Grenville	....
"	30 juin	15 août	St-André	....
Blanche	17 sept.	20 oct.	Rockland	....
"	24 oct.	20 nov.	Ottawa	....

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Glide	5 août	8 août	St-André	70 00
Caroline	19 août	1 sept.	"	115 00
	14 sept.	8 oct.	"	215 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Arrache-pierres.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Grenville, Qué	285 40	115 33	....	110 72	....	....	35 18	12 94	149 67	405 42	....	40 66	1,155 32
St-André, Qué	2,155 38	870 86	....	836 00	693 53	....	265 66	97 63	1,130 24	3,061 86	400 00	307 06	9,818 22
Rockland, Ont	1,021 97	412 93	....	396 40	89 76	....	125 96	46 29	535 91	1,451 78	....	145 59	4,226 59
Ottawa, Ont	842 59	340 45	....	326 83	....	....	103 85	38 17	441 84	1,196 95	....	120 04	3,410 72
Totaux	4,305 34	1,739 57	....	1,669 95	783 29	....	530 65	195 03	2,257 66	6,116 01	400 00	613 35	18,610 85

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Grenville, Qué	1 juin	12 juin	Glaise, cailloux	2,922	120	52½	$22·0060	·3953
St-André, Qué	30 juin	12 sept	Tuf, cailloux, gravier, sable, alluvions, sciure de bois, glaise.	14,926	780	396½	24·7622	·6577
Rockland, Ont	17 sept	20 oct	Dosses, glaise, v. épaves	10,925	320	188	22·4818	·3868
Ottawa, Ont	24 oct	20 nov	Dosses, sciure de bois	5,265	270	155	22·0046	·6478
Totaux				34,038	1,490	792	$23·4985	·5467

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer:	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Grenville, Qué.—Quai du gouvernement	5	1	....	....	....	....	....	....	13	4½	....
St-André, Qué.—Chenal	116	33	....	....	....	20	58	....	45	12	....
Rockland, Ont.—Moulin Edwards	8	10	....	....	....	10	64	....	30	4	....
Ottawa, Ont.—Pont Interprovincial et pied des écluses du c. Rideau	9	5	....	....	....	....	53	5	32	5	....
Total, heures perdues	138	49	....	....	....	30	175	5	120	25½	....

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Grenville, Qué.—Quai du gouvernement	....	....	....	....	44	67½	
St-André, Qué.—Chenal	....	5	....	....	94½	383½	La drague fut en réparations pendant 2 semaines; elle faisait eau.
Rockland, Ont.—Moulin Edwards	1	....	....	....	5	132	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Ottawa, Ont.—Pont Interprovincial et pied des écluses du c. Rideau	1	....	....	....	5	115	
Total, heures perdues	2	5	....	....	148½	698	

La drague fut mise en commission à Ottawa, le 22 mai 1914 et fut mise en hivernage au même endroit, le 5 décembre 1914.

Remarques générales: Les travaux à St-André furent faits par la drague n° 113 et par l'arrache-pierres n° 102, du 30 juin au 12 septembre; la drague fut ensuite envoyée à Rockland tandis que l'arrache-pierres continua son travail à St-André jusqu'au 8 octobre. Quand le travail eut été fini à St-André, l'arrache-pierres fut envoyé à Rockland pour aider à la drague n° 113. Les chiffres donnés dans le tableau indiquent l'ouvrage total de la drague n° 113 et de l'arrache-pierres n° 102.

DRAGUE DU MINISTÈRE, No. 114 (ONTARIO.)

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	280	10,503	12,422	16,897	8,628	15,713	8,110	....	....	....	....	72,553
Espèce de déblais	....	Sable mouv.	Sable mouv.	Sable mouv.	Sable mouv.	Sable, glaise, gravier.	Sable, glaise, gravier.	Sable, glaise.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs.	....	20	386½	393	409	297	270	210	....	....	....	....	1,985½
Temps perdu.......hrs.	....	12	145½	154½	78	170	72	92½	....	....	....	....	724½
Nomb. d'heur. de drag.	....	8	241	238½	331	126½	198	117½	....	....	....	....	1,260½
Vgs cub. drag. p. heure.	....	45	43½	52	51	68¼	79¾	69	....	....	....	....	57½

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	60 75	482 86	646 47	852 37	506 62	562 68	596 51	277 37	....	....	....	3,985 63
Comb., charb. et huile.	91 00	38 50	74 75	2 50	169 00	....	678 50	139 75	35 75	....	....	22 70	1,252 45
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	23 30	180 53	213 10	220 50	204 50	192 50	176 50	169 60	67 23	....	....	....	1,447 76
Quaiage	....	60 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	60 00
Magasins: Machineries.	285 20	150 58	56 03	63 94	437 16	11 90	137 90	138 63	22 02	1 88	....	267 36	1,572 60
Magasins: Généralem.	8 50	98 86	5 50	....	....	....	....	....	2 85	....	....	15 24	130 95
Réparations: Matériaux.	164 26	198 34	147 02	913 44	24 71	107 76	725 79	58 03	72 46	1 00	....	742 16	3,154 97
Réparations: Salaires	775 60	566 75	434 88	372 56	115 40	331 39	69 48	19 05	25 81	100 00	107 34	543 71	3,461 97
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	28 02	....	13 08	30 90	6 10	29 03	25 06	2 22	72 44	....	....	713 79	920 64
Dépenses totales	1,375 88	1,354 31	1,427 22	2,250 31	1,809 24	1,179 20	2,375 91	1,123 79	575 93	102 88	107 34	2,304 96	15,986 97

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.				REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
			$ c.		Du	Au		$ c.
Remorqueur *St-Paul*	Toute la saison.							

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Point-Edward	2,681 30	842 58	....	973 95	40 36	....	1,057 96	88 06	2,122 48	2,329 03	....	619 32	10,755 04
Sarnia, raffineries d'huile	194 48	61 11	....	70 66	2 93	....	76 73	6 42	153 95	168 91	....	44 94	780 13
Sarnia-Bay	1,109 85	348 76	....	403 15	16 71	....	437 91	36 47	878 54	964 03	....	256 38	4,451 80
Totaux	3,985 63	1,252 45	....	1,447 76	60 00	....	1,572 60	130 95	3,154 97	3,461 97	....	920 64	15,986 97

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèces de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Point-Edward	29 mai	2 sept	Sable mouvant	41,317	1,276½	848	$12·6828	·2603
Sarnia, raffinerie d'huile	8 sept	14 sept	Glaise	4,384	89	61½	$12·6850	·1779
Sarnia-Bay	22 sept	25 nov	Glaise, sable, gravier	26,852	620	351	12·6831	·1657
Totaux	....	....	....	72,553	1,985½	1,260½	$12·6830	·2203

EXPLICATION DES PERTES INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Mares et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Point Edward	282½	5	12½	....	....	10	1½	....	11	18	....
Sarnia, raffinerie d'huile	8½	1½	....	....	....	10	....	....	4	....	....
Sarnia-Bay	59½	5¾	71½	3	....	10	½	23	29	14½	....
Total, heures perdues	350½	12¼	84	3	....	30	2	23	44	32½	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Point-Edward	16	12	....	....	60	428½	Les frais d'inspection sont inclus dans les dépenses.
Sarnia, raffinerie d'huile	....	....	....	....	3½	27½	
Sarnia-Bay	8	....	....	....	43¾	268½	
Total, heures perdues	24	12	....	....	107¼	724½	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Sarnia, Ont., le 4 mai 1914, et a été mise en hivernage le 31 décembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 115 ("OTTAWA"), PROVINCE DE QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	.....	3,984	14,029	3,042	11,169	15,280	4,012	.....	.....	.....	.....	.....	51,516
Espèce de déblais	.....	Sable, glaise, gravier, tuf.	Tuf, roc, cailloux.	Tuf, roc, cailloux, sable, vieux piliers.	Sable, roc, glaise, cailloux.	Sable, glaise, cailloux, gravier.	Sable, cailloux.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs	.....	70	260	274½	260	260	90	.....	.....	.....	.....	.....	1,214½
Temps perdu	.....	23	103½	201	117	147	63	.....	.....	.....	.....	.....	654½
Nomb. d'heur. de drag.	.....	47	156½	73½	143	113	27	.....	.....	.....	.....	.....	560
Vgs cub. drag. p. heure	.....	85	90	41½	78	135¼	148½	.....	.....	.....	.....	.....	92

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	.....	260 36	1,104 89	872 35	883 73	878 98	1,064 80	752 86	62 28	.....	.....	186 89	6,067 14
Comb., charb. et huile	10 96	257 50	484 04	1,185 60	1,804 20	.....	.....	827 35	.....	.....	.....	44 51	4,614 16
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	171 60	.....	80 00	.....	.....	.....	.....	251 60
Subsistance	89 45	118 37	392 95	392 80	356 55	330 00	402 12	201 56	4 50	.....	17 00	34 14	2,339 44
Pilotage	.....	.....	35 00	.....	.....	30 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65 00
Magasins { Machineries.	50 95	143 03	34 30	314 20	94 70	210 34	2 00	112 32	19 70	3 38	.....	221 32	1,206 24
Magasins { Généralem.	32 28	176 83	.....	35 84	.....	.....	.....	.....	-2 35	.....	.....	22 61	269 91
Réparations { Matériaux.	250 10	577 21	1,095 60	232 88	733 32	40 00	92 93	2,572 12	22 81	577 15	171 36	2,304 89	8,670 37
Réparations { Salaires	801 44	636 41	93 69	162 65	110 95	158 60	139 94	.....	249 95	196 39	182 86	347 44	3,080 32
Loyer des remorqueurs.	.....	10 00	.....	.....	240 00	.....	.....	.....	.....	.....	60 00	.....	310 00
Dépenses éventuelles	61 05	.....	24 77	.....	.....	.....	.....	87 53	32 50	34 34	4 20	524 59	768 98
Dépenses totales	1,296 23	2,179 71	3,265 24	3,196 32	4,223 45	1,819 52	1,701 79	4,633 74	394 09	811 26	435 42	3,686 39	27,643 16

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Monitor	18 mai	19 sept	Longueuil, Q., Ile-aux-Coudres, Murray-Bay.	
Storm King	21 sept	10 oct	Port-aux-Saumons	.....

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
"*Mekinac*"	11 juin	.....	Quai du gouvernement	5 00
	17 juin	.....	R. et O	5 00
Florence	27 juillet	28 juillet	Ile-aux-Coudres	240 00
Serieux	24 sept	.....	Port-aux-Saumons	60 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Longueuil, quai du gouvernement	1,484 28	1,128 82	61 55	572 32	....	15 90	295 10	66 03	2,121 14	753 57	5 00	188 12	6,691 83
" quai de R. et O	720 48	547 93	29 88	277 81	....	7 72	143 24	32 05	1,029 61	365 79	5 00	91 32	3,250 83
Québec, quai Allan	633 80	482 02	26 28	244 39	....	6 79	126 01	28 20	905 74	321 79	....	80 33	2,855 35
Ile-aux-Coudres	1,224 26	931 07	50 77	472 06	....	13 12	243 40	54 46	1,749 56	621 56	240 00	155 17	5,755 43
Murray-Bay	1,375 94	1,046 42	57 06	530 55	....	14 74	273 55	61 21	1,966 32	698 57	....	174 39	6,198 75
Port-aux-Saumons	628 38	477 90	26 06	242 31	....	6 73	124 94	27 96	898 00	319 04	60 00	79 65	2,890 97
Totaux	6,067 14	4,614 16	251 60	2,339 44	....	65 00	1,206 24	269 91	8,670 37	3,080 32	310 00	768 98	27,643 16

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Longueuil, quai du gouvernement	23 mai	15 juin	Sable, glaise, roc, tuf, gravier.	12,851	200	137	$48·8454	·5207
" quai de R. et O	16 juin	24 juin	Tuf, roc, cailloux.	5,162	80	66½	48·8846	·6297
Québec, quai Allan	1er juillet	25 juillet	Tuf, roc, cailloux, vieux piliers.	2,176	274½	58½	48·8094	1·3122
Ile-aux Coudres	30 juillet	21 août	Roc, cailloux, sable.	7,333	240	113	50·9330	·7848
Murray-Bay	25 août	18 sept.	Sable, glaise, cailloux, gravier.	15,734	240	127	48·8090	·3939
Port-aux-Saumons	24 sept.	10 oct.	Sable, cailloux, glaise.	8,260	180	58	49·8443	·3499
Totaux				51,516	1,214½	560	$49·3627	·5365

EXPLICATION DSS PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Longueuil, quai du gouvernement	38	9	....	....	....	....	....	....	....	13	....
" quai de R. et O	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Québec, quai Allan	75	....	20	....	84½	....	....	....	30	5	....
Ile-aux-Coudres	21	....	10	....	66	....	....	....	30	....	....
Murray-Bay	38	7	26	....	18	....	....	....	....	4	....
Port-aux-Saumons	72	....	10	....	9	....	25	....	6	....	....
Totaux, heures perdues	245	16	66	....	177½	....	25	....	66	22	....

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Longueuil, quai du gouvernement	1	2	....	....	....	63	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
" quai de R. et O	2½	....	....	....	10	13½	
Québec, quai Allan	1½	....	....	....	....	216	
Ile-aux-Coudres	....	....	....	....	....	127	
Murray-Bay	....	17	....	3	....	113	
Port-aux-Saumons	....	....	....	....	....	122	
Totaux, heures perdues	5	19	....	3	10	654½	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Montréal, Qué., le 14 mai, et a été mise en hivernage à Québec, Qué., le 1er décembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 116, ("PROGRESS") PROVINCE DE QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS, PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev..vgs cub.	....	3,396	17,798	29,916	11,040	20,640	14,160	....	....	....	....	....	96,950
Espèce de déblais......	....	Tuf, cailloux.	Tuf, cailloux, glaise.	Glaise.	Glaise, cailloux.	Glaise, cailloux.	Glaise, cailloux.						
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs	....	80	260	270	260	260	230	....	....	....	....	....	1,360
Temps perdu...... hrs	....	28	96½	68	113	60	83	....	....	....	....	....	448½
Nomb. d'heur. de drag.	....	52	163½	202	147	200	147	....	....	....	....	....	911½
Vgs cub. drag. p. heure.	....	65¼	108¾	148	75	103	96⅓	....	....	....	....	....	106⅓

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires..............	....	285 74	1,080 10	1,083 37	1,126 63	1,335 00	973 22	969 28	538 60	....	....	172 63	7,564 57
Comb., charb. et huile.	....	398 33	484 05	679 36	871 74	104 32	144 01	636 67	724 14	....	289 48	44 51	4,376 61
Eau...................	....	....	....	....	....	80 00	....	....	....	....	....	....	80 00
Subsistance...........	194 10	113 01	402 00	385 80	419 64	427 80	366 80	284 05	114 35	....	11 18	44 00	2,762 73
Quaiage...............	....	....	30 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	30 00
Pilotage..............	108 33	916 87	....	462 90	117 69	76 90	545 91	20 16	9 45	....	....	496 26	2,754 47
Magasins {Machineries	63 46	74 73	....	....	....	17 86	....	....	....	....	0 60	22 61	179 26
Magasins {Généralem..	190 50	1,126 72	1,722 04	34 79	535 00	73 78	1,072 34	40 00	....	1,571 54	311 91	9,047 77	15,726 39
Réparations {Matériaux	980 51	621 93	17 21	56 63	13 37	....	117 16	....	22 95	194 76	414 84	447 89	2,887 25
Réparations {Salaires..	....	....	....	475 00	....	270 60	....	....	....	....	....	....	745 60
Loyer des remorqueurs.	48 10	50 95	40 10	12 64	3 75	19 52	8 85	81 65	39 55	22 40	....	495 71	823 22
Dépenses totales...	1,585 00	3,588 28	3,775 50	3,190 49	3,087 82	2,405 78	3,228 29	2,031 81	1,449 04	1,788 70	1,028 01	10,771 38	37,930 10

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Archie Stewart................	18 mai...	15 juin....	Longueuil....................	....
Storm King...................	15 juin...	19 sept....	Riv. du Loup et Chicoutimi..	....
Monitor......................	21 sept...	27 oct.....	Chicoutimi...................	....

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Ha Ha......................	18 août...	2 sept....	Chicoutimi..................	270 60
Hackett....................	19 juin....	21 juin....	Remorquage de la drague de Québec à Riv. du Loup.	475 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Longueuil, quai R. et O.	1,381 79	799 46	14 62	504 68	....	....	503 15	32 76	2,872 68	527 41	....	150 39	6,786 94
Rivière-du-Loup	2,083 06	1,205 19	22 03	760 77	....	30 00	758 50	49 36	4,330 58	795 07	475 00	226 70	10,736 26
Chicoutimi	4,099 72	2,371 96	43 35	1,497 28	....	....	1,492 82	97 14	8,523 13	1,564 77	270 60	446 15	20,406 92
Totaux	7,564 57	4,376 61	80 00	2,762 73	....	30 00	2,754 47	179 26	15,726 39	2,887 25	745 60	823 24	37,930 12

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Longueuil, quai R. et O.	22 mai	15 juin	Tuf, cailloux	13,687	210	166½	$40·7624	·4958
Rivière-du-Loup	23 juin	29 juillet	Glaise	37,423	380	251	42·7739	·2868
Chicoutimi	6 août	27 oct.	Glaise, cailloux	45,840	770	494	41·3095	·4451
Totaux	....	....	....	96,950	1,360	911½	41·6128	·3912

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Longueuil, quai R. et O.	9	11	9	....	....	....	½	....	....	10	....
Rivière-du-Loup	26	4	23	....	1	....	....	....	60	7	....
Chicoutimi	30	20	15	25	110	....	4	....	30	3	....
Totaux, heures perdues	65	35	47	25	111	....	4½	....	90	20	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Longueuil, quai R. et O.	1	3	....	....	....	43½	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Rivière-du-Loup	2	....	....	....	6	129	
Chicoutimi	3	2	....	30	4	276	
Totaux, heures perdues	6	5	....	30	10	448½	

Remarques générales :—La drague fut mise en commission à Montréal, P. Q., le 9 mai 1914 et fut mise en hivernage à Québec, le 21 décembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No. 117 ("QUÉBEC") PROVINCE D'ONTARIO.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	23,520	43,098	30,260	41,930	46,880	25,695	....			....	211,383
Espèce de déblais.....	....	....	Gumbo..... glaise.	Gumbo..... glaise.	Gumbo..... glaise.	Gumbo..... glaise.	Gumbo..... glaise.	Gumbo..... glaise.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. .hrs	....	....	180	270	260	260	270	160	....	....	....	....	1,400
Temps perdu.......hrs	....	....	54	80	$136\frac{1}{2}$	$107\frac{1}{2}$	94	$68\frac{3}{4}$	....	....	....	....	$540\frac{3}{4}$
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	126	1290	$123\frac{1}{2}$	$152\frac{1}{2}$	176	$91\frac{1}{4}$	....	....	....	....	$859\frac{1}{4}$
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	$186\frac{2}{3}$	$226\frac{3}{4}$	204	275	$275\frac{3}{4}$	279	....	....	....	....	$238\frac{3}{4}$

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires.............	....	....	840 88	1,167 90	1,018 54	1,211 58	1,194 17	1,208 91	878 06	....	....	....	7,520 04
Comb., charb. et huile..	....	703 34	....	983 85	367 40	670 37	299 92	801 43	....	408 25	....	29 55	4,264 11
Eau..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance..........	....	417 40	348 42	382 07	387 10	374 48	380 25	405 55	201 91	6 50	4 23	....	2,907 91
Quaiage..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	....	432 77	101 74	238 12	205 28	274 17	198 24	233 70	14 03	52 13	....	159 71	1,909 89
Magasins {Généralem..	....	87 99	....	2 10	23 15	26 87	5 00	9 12	....	3 00	....	13 87	171 10
Réparations {Matériaux	343 00	2,892 96	405 68	434 23	73 61	295 61	300 99	58 81	399 27	5 50	6 50	428 00	5,644 16
Réparations {Salaires...	1,301 17	1,277 00	416 25	47 33	192 49	34 42	33 73	22 19	....	115 00	115 00	194 51	3,749 09
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles...	13 85	14 19	6 22	6 27	1 60	5 88	6 64	6 35	2 39	59 05	....	673 35	795 79
Dépenses totales....	1,658 02	5,825 65	2,119 19	3,261 87	2,269 17	2,893 38	2,418 94	2,746 06	1,495 66	649 43	125 73	1,498 99	26,962 09

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.				REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
			$ c.		Du	Au		$ c.
Peel..........................	Toute la saison.							

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Hamilton — Oliver Plow Works	7,520 04	4,264 11	....	2,907 91	....	....	1,909 89	171 10	5,644 16	3,749 09	....	795 79	26,962 09
Totaux	7,520 04	4,264 11	....	2,907 91	....	....	1,909 89	171 10	5,644 16	3,749 09	....	795 79	26,962 09

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Hamilton — Oliver Plow Works	10 juin	19 nov	Gumbo, glaise	211,383	1,400	859¼	$31·3695	·1275
Totaux	....	....	....	211,383	1,400	859¼	$31·3695	·1275

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage.	Pour se procurer. Comb.	Pour se procurer. Eau.
Hamilton — Oliver Plow Works	112	62¼	89	....	....	40	8	....	48½	5½	3¾
Total, heures perdues	112	62¼	89	....	....	40	8	....	48½	5½	3¾

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Hamilton — Oliver Plow Works	15	16	10	....	130¾	540¾	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Total, heures perdues	15	16	10	....	130¾	540¾	

Remarques générales: La drague fut mise en commission à Hamilton, Ont., le 1er mai 1914; et fut mise en hivernage au même endroit, le 24 décembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 118 ("QUEEN"), ONTARIO.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	2,775	6,179	5,846	6,151	6,659	....	....	....	....	....	27,610
Espèce de déblais......	....	....	Glaise.....	Glaise.....	Glaise.....	Glaise.....	Glaise.....	....	....	....	....	....	....
Total pendant lequel on aur. pu drag. . hrs.	....	....	90	270	260	260	260	....	....	....	....	....	1,140
Temps perdu........hrs	....	....	4	98	64	54	52	....	....	....	....	....	272
Nomb. d'heur de drag	....	....	86	172	196	206	208	....	....	....	....	....	868
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	32¼	35¾	29¾	29¾	32	....	....	....	....	....	31¾

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ cts.	Mai. $ cts.	Juin. $ cts.	Juillet. $ cts.	Août. $ cts.	Septembre. $ cts.	Octobre. $ cts.	Novembre. $ cts.	Décembre. $ cts.	Janvier. $ cts.	Février. $ cts.	Mars. $ cts.	Total. $ cts.
Salaires............	....	....	189 39	468 67	525 10	546 46	551 66	249 40	....	....	....	....	2,530 68
Comb., charb. et huile.	....	223 20	58 87	....	292 52	....	658 47	....	....	....	....	19 70	1,252 76
Eau............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance............	....	17 20	165 90	186 00	192 00	180 00	196 50	69 50	....	....	....	....	1,007 10
Quaiage............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	2 38	267 88	61 42	....	81 90	4 55	41 87	5 45	....	....	....	122 34	587 79
Magasins {Généralem..	62 72	79 24	72 67	....	....	....	....	....	....	....	....	3 26	217 89
Réparations {Matériaux	95 50	164 53	92 23	11 49	246 60	29 13	445 47	....	....	57 00	50 56	130 24	1,322 75
Réparations {Salaires...	1,585 38	450 00	1,370 51	157 33	29 90	227 54	14 46	....	2 66	201 25	....	122 85	4,161 88
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	50 00	....	....	....	312 50	....	....	....	362 50
Dépenses éventuelles...	....	23 72	28 00	5 65	5 63	....	12 25	21 65	6 32	39 45	....	180 54	323 21
Dépenses totales...	1,745 98	1,225 77	2,038 99	829 14	1,423 65	987 68	1,920 68	346 00	321 48	297 70	50 56	578 93	11,766 56

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses. $ c.
Dora..................	Toute la saison.		

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Scotchman..................	20 juin ..	22 juin ..	Ville Marie..............	50 00
	7 août ..	21 août ..	New Liskeard..............	312 50

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combus-tible.	Eau.	Subsis-tance.	Quaiage.	Pilotage.	MAGASINS.		RÉPARATIONS.		Loyer des remor-queurs.	Dépenses éven-tuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ville Marie—Nouveau Dock	752 20	372 36	....	299 34	....	....	174 71	64 76	393 17	1,237 05	50 00	96 07	3,439 66
Haileybury—Chantiers maritimes	775 53	383 91	....	308 63	....	....	180 12	66 77	405 36	1,275 41	....	99 04	3,494 77
New Liskeard Dock	414 01	204 95	....	164 76	....	....	96 17	35 65	216 39	680 87	312 50	52 88	2,178 18
Haileybury Dock	588 94	291 54	....	234 37	....	....	136 79	50 71	307 83	968 55	....	75 22	2,653 95
Totaux	2,530 68	1,252 76	....	1,007 10	....	....	587 79	217 89	1,322 75	4,161 88	362 50	323 21	11,766 56

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, etc.	Heures de travail	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Ville Marie—Nouveau Dock	20 juin 1er août	28 juil 4 août	Glaise	8,954	330	258	$13·3320	·3841
Haileybury—Chantiers maritimes	26 sept	30 oct	"	8,259	370	266	13·1382	·4231
New Liskeard Dock	6 août	25 août	"	4,292	190	142	15·3392	·5074
Haileybury Dock	28 août	24 sept	"	6,105	250	202	13·1383	·4347
Totaux	....	....	....	27,610	1,140	868	$13·5559	·4261

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Répara-tions.	Change-ment de place.	Mauvais temps.	Brouil-lard.	Marées et courant.	Congés.	POUR ATTENDRE.		Remor-quage, etc.	POUR SE PROCURER.	
							Les remorq.	Ordres.		Du comb.	De l'eau.
Ville Marie—Nouveau Dock	42	5	....	....	....	10	....	....	....	2	....
Haileybury—Chantier maritime	1	4	38	....	....	....	6	....	31	2	....
New Liskeard Dock	12	4	8	6	....	....	5	5	5	2	....
Haileybury Dock	6	10	1	....	....	10	....	....	10	7	....
Total, heures perdues	61	23	47	6	....	20	11	5	46	13	....

Temps perdu à :	NETTOYAGE.		Inspection des Chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Ville Marie—Nouveau Dock	2	....	10	....	1	72	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Haileybury—Chantiers maritimes	3	....	....	....	19	104	
New Liskeard Dock	1	....	....	....	....	48	
Haileybury Dock	2	....	....	....	2	48	
Total, heures perdues	8	....	10	....	22	272	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Haileybury, le 11 juin et mise en hivernage au même endroit, le 21 novembre.

DRAGUE DU MINISTÈRE No. 119 ("RICHELIEU"), PROVINCE DE QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS, PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. c.	....	....	2,826	3,647	3,069	3,538	6,032	3,016	....	....	....	....	22,128
Espèce de déblais	....	....	Glaise, sable, pierres.	Glaise, pier.	Glaise, pier.	Glaise, pier.	Glaise......	Glaise, sab.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs	....	....	180	270	260	260	267	129	....	....	....	....	1,366
Temps perdu........ hrs	....	....	62½	80	81	97½	60½	29½	....	....	....	....	411
Nomb. d'heures de dr.	....	....	117½	190	179	162½	206½	99½	....	....	....	....	955
Vgs c. drag. p. heure	....	....	24	19¼	17	21¾	29¼	30⅓	....	....	....	....	23

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	338 34	494 02	470 25	407 77	549 72	529 25	79 04	....	....	172 63	3,041 02
Comb., charb. et huile	....	....	5 00	217 62	240 58	....	203 75	208 80	95 00	....	....	41 78	1,012 53
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	72 09	157 50	170 50	193 50	215 50	190 60	183 00	13 60	35 38	....	34 15	1,265 82
Magasins. Machineries.	....	487 97	8 26	32 49	45 68	72 27	79 08	37 87	23 79	9 23	7 00	155 87	959 51
Magasins. Généralem.	50	....	....	....	....	3 00	....	....	....	4 18	....	24 78	32 46
Réparat. Matériaux.	133 52	172 39	23 08	....	10 69	....	95 29	178 85	2 08	347 42	124 80	850 20	1,918 32
Réparat. Salaires	498 00	408 83	155 99	22 97	99 75	162 23	42 59	120 94	64 52	294 74	557 91	605 31	3,033 78
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	....	38 20	21 85	....	....	27 50	16 83	....	72 32	....	42 00	454 96	673 66
Dépenses totales	612 02	1,179 48	710 02	937 60	1,060,45	888 27	1,177 86	1,258 71	350 35	690 95	731 71	2,339 68	11,937 10

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

Remorqueurs du ministère.					Remorqueurs loués.				
Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.					$ c.
Ottawa	Toute la s.								
Lion	1er août	17 nov.	St-Denis. St-Antoine. St-Marc. Beloeil-Station. Sturgeon-Bay.						

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries.	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Beloeil—Pont du Grand-Tronc	103 49	34 46	....	43 09	....	....	32 66	1 12	65 30	103 25	....	22 93	406 30
Beloeil—Quai, Canadian Explosive	70 05	23 33	....	29 17	....	....	22 11	0 76	44 22	69 89	....	15 52	275 05
St-Antoine—Quai Quintal et Lynch	85 98	28 63	....	35 80	....	....	27 13	0 93	54 25	85 77	....	19 05	337 54
St-Denis—Quai du gouvernement	2,284 74	760 70	....	950 98	....	....	720 87	24 34	1,441 26	2,279 29	....	506 12	8,968 30
St-Marc—Quai Larue	63 69	21 22	....	26 52	....	....	20 10	0 69	40 09	63 54	....	14 11	249 96
Sturgeon-Bay—Ile-aux-Noix	433 07	144 19	....	180 26	....	....	136 64	4 62	273 20	432 04	....	95 93	1,699 95
Totaux	3,041 02	1,012 53	....	1,265 82	....	....	959 51	32 46	1,918 32	3,033 78	....	673 66	11,937 10

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Beloeil—Pont du Grand-Tronc	10 juin	13 juin	Glaise, sable	747	40	32½	$12·5015	·5439
Beloeil—Quai, Canadian Explosives	21 oct	23 oct	Glaise	464	30	22	12·5022	·5927
St-Antoine—Quai Quintal et Lynch	14 oct	16 oct	"	399	30	27	12·5014	·8459
St-Denis—Quai du gouvernement	16 juin	13 oct	Glaise, pierres	15,610	1,040	717½	12·4993	·5745
St-Marc—Quai Larue	17 oct	20 oct	Glaise	406	30	20	12·4980	·6156
Sturgeon-Bay—Ile-aux-Noix	27 oct	17 nov	Glaise, sable	4,002	196	136	12·4996	·4247
Totaux	....	....	....	21,628	1,366	955	$12·4995	·5519

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage, etc	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Beloeil—Pont du Grand-Tronc	....	1	....	....	....	....	....	....	6½	....	....
Beloeil—Quai, Canadian Explosives	....	....	....	....	....	....	....	....	8	....	....
St-Antoine—Quai Quintal et Lynch	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
St-Denis—Quai du gouvernement	138	9	1	....	2	20	58	....	12	6½	1
St-Marc—Quai Larue	....	....	....	....	....	....	....	....	9	....	....
Sturgeon-Bay—Ile-aux-Noix	32	1	....	....	....	....	....	11	10	1	....
Total, heures perdues	170	11	1	....	2	20	58	11	45½	7½	1

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Beloeil—Pont du Grand-Tronc	....	....	....	....	....	7½	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Beloeil—Quai, Canadian Explosives	....	....	....	....	....	8	
St-Antoine—Quai Quintal et Lynch	2	....	....	....	1	3	
St-Denis—Quai du gouvernement	....	1	....	71	3	322½	
St-Marc—Quai Larue	1	....	....	....	....	10	
Sturgeon-Bay—Ile-aux-Noix	....	....	....	....	5	60	
Total, heures perdues	3	1	....	71	9	411	

Remarques générales La drague fut mise en commission à Chambly, P.Q., le 1er juin, et fut mise en hivernage au même endroit, le 30 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 120 ("SIR RICHARD"), ONTARIO.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	....	10,050	13,350	13,050	8,050	9,260	4,405	....	....	....	....	58,165
Espèce de déblais......	....	....	Sable......	Sable, glaise, gravier.	Sable, glaise, gravier.	Sable, glaise	Sable, glaise	Sable, glaise, pierres.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag... hrs.	....	....	160	279	260	260	270	150	....	....	....	....	1,379
Temps perdu...... hrs.	....	....	39	117½	111	139½	136½	91½	....	....	....	....	635
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	121	161½	149	120½	133½	58½	....	....	....	....	744
Vgs cub. drag. p. heure.	....	....	83	82⅔	87½	66¾	69⅓	75⅓	....	....	....	....	78

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires..............	....	....	351 12	544 07	527 25	550 36	529 72	647 39	133 23	....	....	....	3,283 14
Comb. charb. et huile..	....	64 26	9 85	....	58 64	154 00	675 61	196 46	169 11	....	....	19 70	1,347 63
Eau..................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance...........	23 00	239 20	194 25	178 75	206 40	174 51	180 00	252 85	39 00	....	....	....	1,487 96
Magasins {Machineries.	194 82	379 13	59 04	11 75	80 00	15 42	116 83	26 75	9 65	2 64	....	85 88	981 91
Magasins {Généralem..	0 75	234 56	7 40	....	....	....	1 90	1 80	....	....	....	12 24	258 65
Réparations {Matériaux.	169 68	644 61	536 81	113 73	42 27	1 20	179 16	48 67	231 18	75 40	....	2,627 99	4,670 70
Réparations {Salaires...	642 24	617 72	234 21	27 83	65 87	27 80	75 23	11 97	92 63	121 00	100 00	176 70	2,193 20
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	50 00	....	....	....	....	....	50 00
Dépenses éventuelles...	2 40	30 17	....	1 58	3 25	26 92	3 74	6 45	6 75	97 50	29 65	791 73	1,000 14
Dépenses totales....	1,032 89	2,209 65	1,392 68	877 71	983 68	950 21	1,812 19	1,192 34	681 55	296 54	129 65	3,714 24	15,273 33

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Trudeau....................	T. la sais.	....	....	....	Remorqueur *Chocton*.........	9 sept...		Remorquage à Port-Stanley..	50 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c	$ c.	$ c.	$ c.
Port-Burwell, Ont.	1,284 13	527 10	....	581 98	....	....	384 03	101 16	1,826 85	857 82	....	391 18	5,954 25
Port-Bruce, Ont.	712 67	292 53	....	323 00	....	....	213 13	56 15	1,013 87	476 08	....	217 11	3,304 54
Port-Stanley, Ont.	1,286 34	528 00	....	582 98	....	....	384 75	101 34	1,829 98	859 30	50 00	391 85	6,014 54
Totaux	3,283 14	1,347 63	....	1,487 96	....	....	981 91	258 65	4,670 70	2,193 20	50 00	1,000 14	15,273 33

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heures.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Port-Burwell, Ont.	12 juin	27 juin	Sable, glaise, gravier	24,800	500	291	$20·4613	·2400
	15 août	8 sept.						
Port-Bruce, Ont.	2 juillet	31 juillet	Glaise, sable, gravier	13,350	269	161½	20·4615	·2475
Port-Stanley, Ont.	12 sept.	18 nov.	Glaise, sable, pierres	20,015	610	291½	20·6330	·3005
Totaux				58,165	1,379	744	$20·5286	·2625

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Port-Burwell, Ont.	33	5	82	....	....	20	8	5	6	15	....
Port-Bruce, Ont.	10	2½	52	....	....	....	....	....	5	10	....
Port-Stanley, Ont.	33½	17½	190½	½	....	10	....	....	14	20	....
Total, heures perdues	76½	25	324½	½	....	30	8	5	25	45	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Port-Burwell, Ont.	1	10	....	....	24	209	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Port-Bruce, Ont.	½	10	....	....	17½	107½	
Port-Stanley, Ont.	....	....	20	....	12½	318½	
Total, heures perdues	1½	20	20	....	54	635	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Port-Burwell, Ont., le 16 mai, et fut mise en hivernage à Port-Stanley; Ont., le 15 décembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE, No. 121 (ST. LOUIS), PROVINCE DE QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS, PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	....	855	2,076	3,315	2,655	2,950	2,550	2,164	....	....	....	....	16,565
Espèce de déblais	....	Cailloux, pierres.	Cailloux, pierres, sable.	Cailloux, sable.	Sable, cailloux, tuf.	Pierres, sable, cailloux, tuf.	Pierre, sable, cailloux.	Cailloux, gravier sable.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs	....	150	260	270	260	260	270	190	....	....	....	....	1,660
Temps perdu..........hrs	....	52½	95½	65¼	63½	53	84	56	....	....	....	....	469¾
Nomb. d'heur de drag.	....	97½	164½	204¾	196½	207	186	134	....	....	....	....	1,190¼
Vgs cub. drag. p. heure	....	8¾	12⅔	16	13¾	14	13¾	16¾	....	....	....	....	14

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	291 96	467 45	486 11	461 39	480 58	440 42	475 26	98 38	....	....	....	3,201 55
Comb., charb. et huile	....	106 40	141 47	109 20	....	531 86	241 29	65 38	....	....	....	19 70	1,215 30
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	32 45	201 41	168 00	178 50	184 75	204 16	190 50	169 20	59 85	....	....	2 25	1,391 07
Verdun (enlèvement de cailloux, etc.)	....	....	....	349 42	....	....	....	....	....	....	....	....	349 42
Pilotage	....	61 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	61 00
Magasins {Machineries	81 70	228 56	36 94	110 72	3 95	69 02	22 40	30 42	11 24	....	....	84 39	679 34
Magasins {Généralem.	12 98	113 51	....	....	....	5 83	....	....	....	....	....	3 26	135 58
Réparations {Matériaux	120 00	236 63	823 36	147 02	455 32	40 40	224 12	25 44	11 93	64 58	18 05	145 50	2,312 35
Réparations {Salaires	370 00	218 47	109 60	120 57	123 13	120 69	269 92	77 91	98 38	150 00	100 00	219 73	1,978 40
Loyer des remorqueurs	....	800 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	800 00
Dépenses éventuelles	20 60	2 60	90 20	5 10	....	3 45	....	22 98	15 75	13 10	....	182 54	356 32
Dépenses totales	637 73	2,260 54	1,837 02	1,506 64	1,228 54	1,455 99	1,388 65	866 59	295 53	227 68	118 05	657 37	12,480 33

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

Remorqueurs du ministère.				Remorqueurs loués.				
Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
			$ c.		Du	Au		$ c.
Mina G..................	Toute la saison.			*Hudson*..................	8 mai..	....	Remorq. Montréal à Verdun...	800 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
			Enèvelment de cailloux à Verdon.										
Verdun	455 93	173 07	349 42	198 10	8 69	....	96 74	19 31	329 29	281 73	400 00	50 74	2,363 02
Verdun, club de canotage du Grand-Tronc	2,745 62	1,042 23	....	1,192 97	52 31	....	582 60	116 27	1,983 06	1,696 67	400 00	305 58	10,117 31
Totaux	3,201 55	1,215 30	349 42	1,391 07	61 00	....	679 34	135 58	2,312 35	1,978 40	800 00	356 32	12,480 33

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Verdun	14 mai	9 juin	Cailloux, pierres	1,665	230	169½	$13·941	$1·4192
Verdun, club de canotage du Grand-Tronc	17 juin	23 nov	Cailloux, pierres, tuf, sable, gravier.	14,900	1,430	1,020¾	9·911	·6790
Totaux	....	....	....	16,565	1,660	1,190¼	$10·485	·7534

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Verdun	9½	8	12	....	....	20	2	....	1	5	....
Verdun, club de canotage du Grand-Tronc	163½	35	35	....	6	30	12½	....	33½	16¼	....
Total, heures perdues	173	43	47	....	6	50	14½	....	34½	21¼	....

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Verdun	1	....	....	....	2	60½	Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Verdun, club de canotage du Grand-Tronc	13	8	....	3	53½	409¼	
Total, heures perdues	14	8	....	3	55½	469¾	

Remarques général: La drague fut mise en commission à Montréal, le 5 mai, et fut mise en hivernage à Verdun, Qué., le 10 décembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No. 122 ("ST.-MAURICE"), PROVINCE DE QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.				3,751	6,038	9,435	4,879						24,103
Espèce de déblais				Gravier	Gravier	Gravier	Gravier						
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs				150	260	260	190						860
Temps perdu				62	138	64	68						528
Nomb. d'heur. de drag.				88	122	196	122						332
Vgs cub. drag. p. heure				42	49	48	40						45·6

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires					367 72	555 54	541 69	987 46	702 09				3,154 50
Comb., charb. et huile		144 88	7 50	149 86	157 47								459 71
Eau													
Subsistance		8 46			150 80	186 45	193 50	254 65					793 86
Quaiage													
Pilotage													
Magasins {Machineries			219 37	34 18	11 13	50 44	14 68	18 35	8 70				356 85
Magasins {Généralem.		39 34	13 26	127 60	9 20	1 20	57 30						247 90
Réparations {Matériaux	49 50	66 25	79 75	169 26	158 50	35 45	62 17	10 73		262 28			893 89
Réparations {Salaires	261 34	519 30	434 05	580 10	305 68	48 46	62 31	32 57	50 00	497 59	50 00	50 00	2,891 40
Loyer des remorqueurs													
Dépenses éventuelles		7 95		12 31	5 62	23 00	12 00	6 00	1 77	3 25			71 90
Dépenses totales	310 84	786 18	753 93	1,073 31	1,166 12	900 54	943 65	1,309 76	762 56	763 12	50 00	50·00	8,870 01

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		
Annette	15 juillet	22 oct.							

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile-aux-Morpions	525 75	76 62	....	132 31	....	....	59 47	41 32	148 99	481 90	....	11 98	1,478 34
Ricard-Crossing	669 14	97 51	....	168 39	....	....	75 70	52 59	189 61	613 33	....	15 25	1,881 52
Pointe-Trudel	1,392 04	202 86	....	350 32	....	....	157 47	109 39	394 45	1,275 93	....	31 72	3,914 18
Ile-aux-Fraises	340 54	49 63	....	85 70	....	....	38 52	26 76	96 50	312 14	....	7 77	957 56
Pointe-Madeleine	227 03	33 09	....	57 14	....	....	25 69	17 84	64 34	208 10	....	5 18	638 41
Totaux	3,154 50	459 71	....	793 86	....	....	356 85	247 90	893 89	2,891 40	....	71 90	8,870 01

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Ile-aux-Morpions	15 juillet	25 juin	Gravier	3,751	100	88	$16 68	·3941
Ricard-Crossing	5 août	19 août	"	5,683	265	112	16 80	·3311
Pointe-Trudel	31 "	3 oct.	"	11,470	335	233	16 79	·3412
Ile-aux-Fraises	7 octobre	14 "	"	1,756	90	57	16 79	·5453
Pointe-Madeleine	16 "	22 "	"	1,443	70	38	16 80	·4424
Totaux				24,103	860	528	$16 80	·3679

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations,	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Ile-aux-Morpions	1	....	....	....	....	....	....	....	5	....	....
Ricard-Crossing	85	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pointe-Trudel	45	....	....	....	....	....	....	....	32	....	....
Ile-aux-Fraises	....	5	....	....	....	....	....	....	25	....	....
Pointe-Madeleine	19	....	....	....	....	....	....	....	10	....	....
Total, heures perdues	150	9	....	....	....	....	....	....	72	....	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Ile aux Morpions	6	....	....	....	....	12	
Ricard-Crossing	6	....	....	....	58	153	
Pointe-Trudel	12	3	10	....	....	102	
Ile-aux-Fraises	3	....	....	....	....	33	
Pointe-Madeleine	3	....	....	....	....	32	
Total, heures perdues	30	3	10	....	58	332	

Remarques générales : La drague a été mise en commission à Pointe-Madeleine le 15 juin 1914; et a été mise en hivernage au même endroit le 7 novembre 1914.
Les 58 heures de temps perdu pour causes diverses sont dues à un échouement de la drague.

DRAGUE DU MINISTÈRE, No. 123.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs c.	.....	1,410	11,615	4,502	8,771	6,442	2,514	1,695	.....	.....	.....	.....	36,949
Espèce de déblais	.....	Sable, gravier, tuf.	Tuf, cailloux, glaise, roc.	Tuf, cailloux, roc.	Tuf, cailloux.	Tuf, cailloux, roc.	Tuf, cailloux, roc.	Tuf, cailloux.					
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs	.....	120	260	270	260	260	270	120	.....	.....	.....	.....	1,560
Temps perdu... hrs	.....	87	$87\frac{1}{2}$	141	67	$75\frac{1}{2}$	82	61	.....	.....	.....	.....	601
Nomb. d'heures de dr.	.....	33	$172\frac{1}{2}$	129	193	$184\frac{1}{2}$	188	59	.....	.....	.....	.....	959
Vgs c drag. p heure	.....	43	$67\frac{1}{3}$	$34\frac{3}{4}$	$45\frac{1}{2}$	$34\frac{2}{3}$	$13\frac{1}{2}$	$28\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	$38\frac{1}{2}$

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	261 24	439 06	572 51	544 40	512 26	469 55	448 80	257 89	.....	.....	172 63	3,678 34
Comb., charb. et huile	.....	167 05	432 71	.....	.....	577 07	.....	290 85	.....	.....	.....	102 16	1,569 84
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Subsistance	5 50	131 08	174 00	228 75	193 26	190 20	196 50	194 60	32 00	.....	.....	45 31	1,391 20
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Magasins. Machineries	.....	139 93	119 98	436 30	.....	260 62	69 88	296 50	4 10	.....	.....	217 51	1,544 82
Magasins. Généralem.	.....	75 38	.....	1 60	.....	8 40	1 00	.....	.....	.....	.....	26 77	113 15
Réparat. Matériaux	181 35	696 55	317 50	919 67	41 20	295 36	438 49	392 08	130 92	122 83	103 81	389 85	4,029 61
Réparat. Salaires	728 34	479 39	155 26	74 51	543 89	351 43	536 62	287 85	254 72	329 00	469 04	316 66	4,526 71
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	25 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 00
Dépenses éventuelles	6 00	.....	6 60	.....	.....	.....	22 63	44 85	39 32	28 90	.....	436 38	584 68
Dépenses totales	921 19	1,950 62	1,645 11	2,258 34	1,322 75	2,195 34	1,734 67	1,955 53	718 95	480 73	572 85	1,707 27	17,463 35

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

Remorqueurs du ministère.					Remorqueurs loués.				
Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.					$ c.
Remorqueur *Fashion*	6 juillet	15 août	Ste-Anne de Bellevue		Remorqueur *Alaska*	14 juill.	.....	Assistance à la drague pour remonter le courant à Ste-Anne de Bellevue	25 00
" *Fashion*	31 août	14 nov.	Ste-Anne de Bellevue						
" *Delisle*	17 août	30 août	" "						

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries.	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux.	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Longueuil—Quai Armstrong et Whitworth......	865 15	369 24	....	327 21	....	....	363 34	26 62	947 78	1,064 68	....	137 53	4,101 55
Ste-Anne de Bellevue..........	2,813 19	1,200 60	....	1,063 99	....	....	1,181 48	86 53	3,081 83	3,462 03	25 00	447 15	13,361 80
Totaux..........	3,678 34	1,569 84	....	1,391 20	....	....	1,544 82	113 15	4,029 61	4,526 71	25 00	584 68	17,463 35

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Longueuil—Quai Armstrong et Whitworth....	18 mai.........	3 juillet........	Sable, gravier, glaise, tuf, cailloux, roc......	13,650	480	222½	$18·4339	·3004
Ste-Anne de Bellevue..........	20 juillet........	14 nov..........	Tut, roc, cailloux.......	23,299	1,080	723½	18·4682	·5734
Totaux..........	....	....	....	36,949	1,560	946	$18·4602	·4726

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Longueuil—Quai Armstrong et Whitworth..........	163½	18	45½	....	....	20	4	....	1	....	....
Ste-Anne de Bellevue..........	250½	8	8	....	....	10	3	....	30	30	....
Total, heures perdues..........	414	26	53½	....	....	30	7	....	31	30	....

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudière	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Longueuil—Quai Armstrong et Whitworth..........	4	....	....	....	1½	257½	Jeté par-dessus bord à Longueuil—13425
Ste-Anne de Bellevue..........	7	10	....	....	....	356½	Jeté par-dessus bord à Sainte-Anne de Bellevue—6584. Les frais d'inspection sont compris dans les dépenses.
Total, heures perdues..........	11	10	....	....	1½	614	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Montréal, P.Q., le 30 avril 1914 et fut mise en hivernage à Sainte-Anne de Bellevue, le 12 décembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 124, PROVINCE DE QUÉBEC.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.					1,392	3,490	5,325						10,207
Espèces de déblais					Glaise tuf.	Tuf	Tuf						
Temps pendant lequel on aurait pu drag...hrs					150	260	270						680
Temps perdu.......hrs					75	89	143						373
Nomb. d'heur. de drag.					75	171	127						307
Vgs cub. drag. p. heure					19	20½	42						33⅓

DÉPTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Total. $ c.
Salaires					90 45	120 12	229 12	330 85	16 45				786 99
Comb., charb. et huile					216 00		7 00		13 50			19 70	256 20
Eau						14 00	53 00	3 50					70 50
Subsistance					19 75	71 00	103 22	56 35	3 25				253 57
Quaiage													
Pilotage					25 00								25 00
Magasins — Machineries					18 10		66 62	11 77				62 34	158 83
Magasins — Généralem				4 25		2 82		4 63				3 26	14 96
Réparations — Matériaux					39 77	16 63	2 55	32 29	18 97	34 15			144 36
Réparations — Salaires				760 37	118 81	184 73	41 24	139 71	18 07	120 23	40 00	46 13	1,469 29
Loyer des remorqueurs					20 00	50 00				15 00			85 00
Dépenses éventuelles					5 50	43 45	7 70	35 65	11 80	1 00		14 93	120 03
Dépenses totales				764 62	553 38	502 75	510 45	614 75	82 04	170 38	40 00	146 36	3,384 73

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Montmorency	6 août		Remorquage à Grand-Nord.	20 00
	11 août		Remorquage du chaland de Trois-Rivières à Maskinongé	50 00
	29 oct.		Remorquage de la drague de Bois-Blanc à Maskinongé.	15 0

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Maskinongé, Qué.	786 99	256 20	70 50	253 57	....	25 00	158 83	14 96	144 36	1,469 29	85 00	120 03	3,384 73
Totaux	786 99	256 20	70 50	253 57	....	25 00	158 83	14 96	144 36	1,469 29	85 00	120 03	3,384 73

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Maskinongé, Qué.	14 août	31 oct.	Glaise, tuf	10,207	680	373	$9·0743	·3316
Totaux	....	....	....	10,207	680	373	$9·0743	·3316

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Maskinongé, Qué. (Cours d'eau du Bois Blanc)	90	96	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, heures perdues	90	96	....	....	....	....	....	....	....	....	....

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Maskinongé, Qué. (Cours d'eau du Bois Blanc)	12	23	....	....	86	207	
Total, heures perdues	12	23	....	....	86	207	

Remarques générales: La drague fut mise en commission à Ottawa, le 29 juillet 1914, et fut mise en hivernage à Trois-Rivières, le 6 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 201 ("ASSINIBOINE"), PROVINCE DU MANITOBA.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	8,445	23,606	13,146	21,072	31,720	39,392	2,991	....	....	....	....	140,372
Espèce de déblais	....	Sable, glaise.	Sable, glaise.	Sable, glaise.	Sable, glaise.	Sable, glaise.	Sable, glaise....	Sable, glaise.	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs.	....	140	260	270	260	260	270	40	....	....	....	....	1,500
Temps perdu.......hrs.	....	91	107	148	124	85	66	24	....	....	....	....	645
Nomb. d'heur. de drag.	....	49	153	122	136	175	204	16	....	....	....	....	855
Vgs cub. drag. p. heure.	....	172·3	154·3	107·8	154·2	181·3	193	187	....	....	....	....	164·2

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ s.	$ c.
Salaires	....	278 71	459 99	460 00	460 00	460 00	456 12	45 98	....	....	....	....	2,620 80
Comb., charb., et huile.	....	209 55	207 90	201 30	204 93	....	227 04	....	....	....	....	....	1,050 72
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	76 09	161 97	380 52	177 10	270 39	449 52	28 40	....	....	....	....	1,543 99
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	Re. *Victoria*	et bat. auto-	mobile, tou-	te la saison.	....	....	....	....	....	....	....	694 72	694 72
Magasins — Machineries.	193 04	54 25	5 63	415 13	4 65	40 10	70 57	....	....	....	....	....	783 37
Magasins — Généralem.	4 46	69 25	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	73 71
Réparations — Matériaux.	47 45	14 04	7 07	....	27 37	....	45 04	42 64	66 74	4 74	3 45	69 46	328 00
Réparations — Salaires	205 00	148 40	15 00	....	73 50	....	149 25	63 78	42 62	....	....	....	697 55
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	....	2 00	2 00	2 00	2 00	2 00	2 00	2 00	....	....	....	....	14 00
Dépenses totales	449 95	852 29	859 56	1,458 95	949 55	772 49	1,399 54	182 76	109 36	4 74	3 45	764 18	7,806 86

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

Remorqueurs du ministère.				Remorqueurs loués.			
Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.	Localité.	Dépenses.
			$ c.				$ c.
Rem. *Victoria* et bat. automo.*	....	....	694 72				

Employé pour le tracé de l'ouvrage et la livraison des fournitures, pendant toute la saison.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RESULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Assistance et Inspection	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Embouchure de la Rivière-Rouge, nouv. chenal	763 26	306 00	....	449 65	....	202 32	228 14	21 46	95 52	203 15	....	4 08	2,273 58
" " " Forks	416 86	167 13	....	245 59	....	110 50	124 60	11 73	52 17	110 95	....	2 23	1,241 76
Selkirk, Middle-ground	1,440 68	577 59	....	848 75	....	381 90	430 63	40 52	180 31	383 45	....	7 69	4,291 52
Selkirk-Slough	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Totaux	2,620 80	1,050 72	....	1,543 99	....	694 72	783 37	73 71	328 00	697 55	....	14 00	7,806 86

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, etc.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Embouchure de la Rivière-Rouge, nouv. chenal.	15 mai	11 juin	Glaise et sable					
	7 juillet	15 août		31,557	645	249	9 12	·072
	7 sept	12 sept	Sable					
" " " Forks	12 juin	7 juillet	Sable dur et glaise	20,628	215	136	9 20	·06
Selkirk, Middle-Ground	17 août	5 sept	Glaise et sable					
Selkirk-Slough	14 sept	3 nov	" "	88,187	620	470	9 13	·048
	4 nov	5 nov						
Totaux				140,372	1,500	855	9 13	·056

EXPLICATION DES PERTES INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant	Congés,	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Ordres.		Du comb.	De l'eau.
Embouchure de la Rivière-Rouge, nouv. chenal	18	....	134	14	....	20	....	....	52	4	....
" " " Forks	5	....	10	....	....	10	....	....	....	15	....
Selkirk-Middle Ground	20	....	3	....	....	....	....	....	3	21	....
Selkirk-Slough	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....
Total, heures perdues	43	....	147	14	....	30	....	....	55	42	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Embouchure de la Rivière-Rouge, nouv. chenal	....	11	....	....	143	396	Enfoncement de pilotis 62 hrs; réparat. à l'ouvrage de protect., 55 hrs...
" " " Forks	....	6	....	....	33	79	Enfoncem. de pilotis, 20 hrs; réparations à l'ouvrage de protection, 55 hrs....
Selkirk-Middle-Ground	....	16	....	....	87	150	Chargem. et déchargem. d. matériaux, 28 hrs; ajustem. des pontons, 30 hrs.
Selkirk-Slough	....	....	....	....	18	20	Enfoncement de pilotis, 18 heures.....
Total, heures perdues	....	33	....	....	281	645	

Remarques générales: La drague fut mise en commission à Selkirk, Man., le 15 mai 1914 et fut mise en hivernage au même endroit, le 5 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 202 (CRANE) MANITOBA.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	1,977	7,733	15,583	9,735	6,272	8,438	560	....	....	....	....	50,298
Espèce de déblais	....	Glaise	Glaise	Glaise	Glaise	Glaise et gravier.	Glaise et gravier.	Gravier	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag. hrs	....	120	260	270	260	260	270	60	....	....	....	....	1,500
Temps perdu......hrs	....	46	100½	33	94	91	64	35	....	....	....	....	463½
Nomb. d'heur. de drag.	....	74	159½	237	166	169	206	25	....	....	....	....	1,036½
Vgs cub. drag. p. heure	....	26·7	48·5	65·8	58·6	37·1	41	26·4	....	....	....	....	48·5

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	257 33	590 00	564 20	526 76	577 32	559 02	128 36	....	....	....	....	3,202 99
Comb., charb. et huile	....	479 49	203 94	421 74	210 21	181 17	406 89	....	....	....	....	....	1,903 44
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	241 12	198 18	310 91	254 22	284 73	256 48	34 21	....	....	....	....	1,579 85
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Assistance et inspection	Rem. Victo	ria et bateau	automobile,	toute la sai	son	....	....	....	....	....	....	694 72	694 72
Magasins { Machineries.	280 29	34 57	8 25	9 13	55 86	1 19	1 25	....	....	....	....	....	390 54
Magasins { Généralem.	1 32	77 10	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	78 42
Réparations { Matériaux.	56 88	14 04	7 07	....	64 66	....	45 04	38 65	53 54	2 93	3 45	190 91	477 17
Réparations { Salaires	211 99	155 15	15 00	....	63 00	....	....	135 04	63 78	42 62	....	80 25	766 83
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	597 77	254 50	....	....	....	....	852 27
Dépenses éventuelles	....	4 00	4 00	4 00	4 00	4 00	4 00	4 00	....	....	....	....	28 00
Dépenses totales	550 48	1,262 80	1,026 44	1,309 98	1,178 71	1,048 41	1,870 45	5 94 76	117 32	45 55	3 45	965 88	9,974 23

DÉTAILS DU SERVICE DE REMORQUEURS—Remorqueurs en surveillance compris dans ces opérations.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Rem. *Lisgar*	18 mai	25 juin	Embouchure de la riv. Rouge.	849 18
"	26 juin	6 août	Oak-Point	1,252 51
"	7 août	24 août	Brokenhead	445 85
"	24 août	29 août	Marine Ry.	....
"	10 sept.	23 sept.	"	....
"	8 oct.	30 oct.	"	....
"	2 nov.	7 nov.	"	1,191 71
"	31 août	9 sept.	Selkirk Slough	....
"	24 sept.	8 oct.	"	462 10
Rem. *Victoria* et bateau auto.*	....	....	....	....
				$4,201 35

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

*Employé pour l'inspection, le tracé de l'ouvrage et la livraison des fournitures toute la saison.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Assistance et inspection.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Embouchure de la riv. Rouge, nouveau chenal	647 39	384 72	....	319 32	....	140 42	78 94	15 85	96 45	154 99	172 26	5 66	2,016 00
Oak-Point	954 87	567 46	....	470 99	....	207 11	116 43	23 38	142 25	228 61	254 08	8 35	2,973 53
Brokenhead	330 90	201 99	....	167 65	....	73 72	41 44	8 32	50 64	81 38	90 44	2 97	1,058 45
Marine Ry., Selkirk	908 53	539 91	....	448 12	....	197 06	110 78	22 24	135 35	217 51	241 75	7 94	2,829 19
Selkirk Slough	352 30	209 36	....	173 77	....	76 41	42 95	8 63	52 48	84 34	93 74	3 08	1,097 06
Totaux	3,202 99	1,903 44	....	1,579 85	....	694 72	390 54	78 42	477 17	766 83	852 27	28 00	9,974 23

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Embouchure de la riv. Rouge, nouveau chenal	18 mai	25 juin	Glaise	8,412	340	209½	$9·62	·239
Oak-Point	26 juin	6 août	"	19,738	360	309	9·62	·150
Brokenhead	7 août	24 août	"	6,646	146	110	9·62	·159
Marine Railway, Selkirk	24 août	29 août						
	10 sept.	23 sept.	Gravier	9,602	428	294	9·62	·294
	8 oct.	30 oct.						
	2 nov.	7 nov.						
Selkirk Slough	31 août	9 sept.	Glaise	5,900	226	114	9·62	·185
	24 sept.	8 et 31 oct.						
Totaux				50,298	1,500	1,036½	9·62	·198

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Embouchure de la rivière Rouge, nouveau chenal	36	3	20½	....	....	10	....	10	30	5	....
Oak-Point	....	....	....	....	....	10	....	....	13	3	....
Brokenhead	19	....	....	....	....	....	....	....	8	2	....
Marine Railway, Selkirk	3	....	....	....	....	....	12	15	29	2	....
Selkirk Slough	31	2	....	....	....	10	5	26	20	8	....
Total, heures perdues	89	5	20½	....	....	30	17	51	100	20	....

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Embouchure de la rivière Rouge, nouveau chenal	....	15	....	....	1	130½	
Oak-Point	....	15	....	....	10	51	
Brokenhead	....	7	....	....	....	36	
Marine Railway, Selkirk	....	30	....	....	43	134	
Selkirk Slough	....	10	....	....	....	112	
Total, heures perdues	....	77	....	....	54	463½	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Selkirk, Manitoba, le 18 mai 1914 et fut mise en hivernage au même endroit, le 7 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 203 ("DAUPHIN") PROVINCE DU MANITOBA.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	1,318	6,770	6,226	5,660	5,674	....	....	....	....	....	....	25,648
Espèce de déblais	....	Glaise, pierres, sable et vase.	Sable, glaise et tuf.	Tuf, roc, pierres et gravier.	Glaise, vase, tuf, roc.	Tuf, roc, vase, pierre, sable et gravier.	....	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs	....	80	260	270	260	260	....	....	....	....	....	....	1,130
Temps perdu	....	46	80½	62	156¼	157	....	....	....	....	....	....	501¾
Nomb. d'heur. de drag.	....	34	179½	208	103¾	103	....	....	....	....	....	....	628¼
Vgs cub. drag. p. heure	....	39	37·7	29·9	54·6	55	....	....	....	....	....	....	40·8

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	....	179 21	546 67	550 00	510 00	....	547 33	....	40 00	....	....	....	2,373 21
Comb., charb. et huile	702 00	256 22	14 00	234 59	11 60	....	....	....	15 85	....	....	....	1,234 26
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	171 05	366 80	269 10	366 63	....	443 33	....	....	128 10	....	....	1,745 01
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Causes diverses	....	....	....	....	....	....	332 60	21 73	....	....	....	....	354 33
Magasins – Machineries	....	209 40	57 68	124 44	160 44	....	77 95	....	....	24 15	0 85	....	654 91
Magasins – Généralem.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3 40	....	....	3 40
Réparations – Matériaux	58 35	260 11	196 25	22 10	21 03	....	33 70	....	....	....	....	....	591 54
Réparations – Salaires	50 00	131 59	....	100 00	....	....	71 01	60 00	50 00	50 00	....	....	512 60
Loyer de remorqueurs	....	....	....	....	675 00	....	387 50	....	....	....	....	....	1,062 50
Dépenses éventuelles	....	24 95	2 45	3 80	8 25	....	11 00	2 00	4 50	....	....	....	56 95
Dépenses totales	810 35	1,232 53	1,183 85	1,304 03	1,752 95	....	1,904 42	83 73	110 35	205 65	0 85	....	8,588 71

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Iona	21 mai	13 juin	Winnipegosis	
"	28 juillet	2 sept.	"	
Isabella	3 sept.	30 sept.	"	2,227 98
Iona	15 juin	27 juillet	Snake Island	1,084 66
				3,312 64

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Causes diverses.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Winnipegosis—Rivière Mossy	1,132 31	588 89	....	832 58	....	169 06	312 47	1 62	282 24	244 57	506 94	27 17	4,097 85
Snake Is., établissement de pisciculture	1,240 90	645 37	....	912 43	....	185 27	342 44	1 78	309 30	268 03	555 56	29 78	4,490 86
Totaux	2,373 21	1,234 26	....	1,745 01	....	354 33	654 91	3 40	591 54	512 60	1,062 50	56 95	8,588 71

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Winnipegosis—Rivière Mossy	22 mai	13 juin	Glaise, pierre, sable et tuf.					
"	28 juillet	30 sept.	Glaise, vase, tuf, roc.	16,408	760	299¾	$13.67	·249
Snake Is., établissement de pisciculture	15 juin	27 juillet	Glaise, gravier, roc.	9,240	370	328½	13.67	·486
Totaux	....	....	....	25,648	1,130	628¼	13.67	·335

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage,etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Winnipegosis—Rivière Mossy	57	3	25	3	....	....	259¼	21½	10½	7	....
Snake Is., établissement de pisciculture	4½	2	10	....	....	4	3	....	....	3	....
Totaux, heures perdues	61½	5	35	3	....	4	262¼	21½	10½	10	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Winnipegosis—Rivière Mossy	....	5	5	....	64	460¼	
Snake Is., établissement de pisciculture	....	3	....	....	12	41½	
Totaux, heures perdues	....	8	5	....	76	501¾	

La drague fut mise en commission à Winnipegosis, Man., le 22 mai 1914, et fut mise en hivernage à Winnipegosis, le 30 sept. 1914.

Remarques générales : Dans les dépenses du remorqueur, on inclut une partie de la subsistance $634 55
" " " du bois de corde 500 00

$1,134 55

DRAGUE DU MINISTERE No. 204 ("RED-RIVER"), PROVINCE DU MANITOBA.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	2,832	7,649	7,655	14,042	8,621	13,294	2,478	....	....	....	....	56,571
Espèce de déblais	....	Glaise, sable, roc.	Glaise	Glaise, roc, gravier.	Glaise, roc.	Glaise, gravier.	Glaise	Glaise	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs	....	100	260	270	260	260	270	60	....	....	....	....	1,480
Temps perdu........hrs	....	34	120	135	75	96	77	8	....	....	....	....	545
Nomb. d'heur. de drag.	....	66	140	135	185	164	193	52	....	....	....	....	935
Vgs cub. drag. p. heure	....	43	54·6	56·7	76	52·6	69	49	....	....	....	....	60·5

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	366 45	675 00	673 70	669 82	669 00	669 83	157 50	....	....	....	....	3,881 30
Comb., charb. et huile	....	482 79	210 54	421 41	264 99	210 21	490 05	....	....	....	....	....	2,079 99
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	....	252 56	280 14	156 64	363 41	266 58	231 56	31 80	....	....	....	....	1,582 69
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Assistance et inspection.	*	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	694 72	694 72
Magasins {Machineries.	307 20	33 76	7 68	85 59	27 76	49 50	....	....	....	....	....	....	511 49
Magasins {Généralem.	3 94	84 65	....	....	....	8 75	....	....	....	....	....	....	97 34
Réparations {Matériaux	191 71	14 04	8 74	....	10 00	....	45 04	49 05	54 04	2 93	3 45	190 91	569 91
Réparations {Salaires	270 00	134 93	15 00	....	....	....	....	150 88	63 77	42 63	....	80 25	757 46
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	....	4 00	4 00	4 00	4 00	4 00	4 00	4 00	....	....	....	....	28 00
Dépenses totales	772 85	1,373 18	1,201 10	1,341 34	1,339 98	1,208 04	1,440 48	393 23	117 81	45 56	3 45	975 88	10,202 90

* Remorqueur *Victoria* et bateau automobile, toute la saison.

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Noms des remorqueurs.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Peguis	20 mai	19&22 juin	Winnipeg	816 33
"	20&23 juin	24 juin	Winnipeg-Beach	486 89
"	18 juil	1er août.	"	....
"	25 juin	27 juin	Marine Ry.	609 34
"	14 juil	17 juil	"	....
"	7 sept	21,28 sept.	, 29 "	....
"	29 juin	13 juil	Brokenhead	379 02
"	3 août	19 août	Gimli	437 31
"	20 août	5 sept	Black-River	437 31
"	22 sept	26 sept	Selkirk-Slough	1,148 66
"	29 sept	7 nov	"	....
Victoria et bateau-automobile	....	....	....	....
				4,314 86

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom de remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

*Employé pour l'inspection, le tracé de l'ouvrage et la livraison des fournitures.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Assistance et inspection.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Winnipeg	755 51	404 88	....	308 07	....	135 24	99 57	18 95	110 91	147 43	....	5 45	1,986 01
Winnipeg-Beach	311 34	166 85	....	126 96	....	55 73	41 03	7 82	45 73	60 75	....	2 21	818 42
Marine Ry. Selkirk	390 21	209 12	....	159 13	....	69 84	51 43	9 80	57 32	76 15	....	2 75	1,025 75
Brokenhead	269 81	144 59	....	110 02	....	48 29	35 56	6 76	39 61	52 65	....	2 00	709 29
Gimli	452 47	242 48	....	184 50	....	80 99	59 60	11 34	66 43	88 33	....	3 29	1,189 43
Black-River	456 62	244 70	....	186 20	....	81 73	60 17	11 44	67 06	89 12	....	3 30	1,200 34
Selkirk-Slough	1,245 34	667 37	....	507 81	....	222 90	164 13	31 23	182 85	243 03	....	9 00	3,273 66
Totaux	3,881 30	2,079 99	....	1,582 69	....	694 72	511 49	97 34	569 91	757 46	....	28 00	10,202 90

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
								D
Winnipeg	20 mai	19 & 20 juin	Glaise	9,676	280	182	$10.91	·205
Winnipeg-Beach	22 & 23 juin	24 juin	Glaise et roc	4,484	167	75	10.91	·182
	18 juill	1er août						
Marine Ry. Selkirk	25 juin	27 juin	Glaise	2,999	209	94	10.91	·342
	14 juill	17 juill	Glaise et roc					
	7 sept	21 sept						
	28 "	29 "	Gravier et glaise					
Brokenhead	29 juin	13 juill	Glaise	3,757	130	65	10.91	·188
Gimli	3 août	19 août	Glaise et roc	6,431	150	109	10.91	·184
Black-River	20 "	5 sept	Glaise	10,384	150	110	10.91	·115
Selkirk-Slough	22 sept	26 "	Glaise	18,840	394	300	10.91	·173
	29 "	7 nov						
Totaux				56,571	1,480	935	10.91	·180

Remarques générales: La drague fut mise en commission à Selkirk, Manitoba, le 15 mai 1914 et fut mise en hivernage au même endroit le 7 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 205 ("WINNIPEG"), MANITOBA.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.	....	5,707	14,764	16,600	13,541	16,835	12,649	500	....	....	....	....	80,596
Espèce de déblais......	....	Gumbo, glaise, grav.	Grav., glaise sable, vase.	Sable, vase, glaise.	Sable, vase.	Glaise, vase.	Glaise, vase, gravier.	Gravier.....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag...hrs.	....	140	260	270	260	260	270	40	....	....	....	....	1,500
Temps perdu........	....	28	75	65	102	79	35	30	....	....	....	....	414
Nomb. d'heur. de drag.	....	112	185	205	158	181	235	10	....	....	....	....	1,086
Vgs cub. drag. p. heure	....	51	99·8	81	85·7	93	53·8	50	....	....	....	....	74·2

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Salaires..............	....	372 88	708 00	711 29	664 96	693 99	713 05	119 99	....	....	....	....	3,984 16
Comb., charb. et huile.	....	456 39	213 84	498 63	267 63	212 52	494 01	....	....	....	....	....	2,143 02
Subsistance	....	230 49	362 92	342 48	280 33	219 54	347 27	62 52	....	....	....	....	1,845 55
Assistance et inspection.	Rem. *Victo*	*ria* et bateau	automobile,	toute la sai	son.......	....	....	....	....	....	....	694 71	694 71
Magasins { Machineries.	373 89	49 27	108 48	93 43	79 85	138 31	1 75	....	....	....	....	....	844 98
Magasins { Généralem..	4 24	90 05	....	1 24	....	2 25	....	....	....	....	....	....	97 78
Réparations { Matériaux.	55 67	14 04	7 07	....	78 04	39 75	57 87	53 00	103 43	3 48	12 65	190 91	615 91
Réparations { Salaires...	245 00	210 33	15 00	....	132 00	....	....	196 39	63 77	42 63	....	350 75	1,255 87
Dépenses éventuelles...	....	4 00	10 40	4 00	4 00	4 00	34 00	4 00	....	....	....	....	64 40
Dépenses totales.	678 80	1,427 45	1,425 71	1,651 07	1,506 81	1,310 36	1,647 95	435 90	167 20	46 11	12 65	1,236 37	11,546 38

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Friday..................	15 mai....	16 juin....	Marine railway............	840 70
"	25 sept...	2 oct....	"	204 19
"	8 oct....	5 nov....	"	750 58
"	17 juin....	16 juillet.	Winnipeg..................	2,332 89
	21 juillet.	15 août..		
	8 août..	24 sept...		
"	18 juillet.	21 juillet.	Lockport..................	99 08
"	3 août..	7 août..	Selkirk Slough............	150 11
"	2 oct....	7 oct....	Park-Point................	126 10
Victoria et bateau automobile..	....	....	....	
Total............	....	....	....	4,503 65

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

* Employé pour l'inspection, le tracé de l'ouvrage et la livraison des fournitures, toute la saison.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Assistance et inspection.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériaux	Réparations. Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Marine Railway, bassin	832 77	447 93	....	385 76	....	145 21	176 62	20 44	128 74	262 50	....	13 46	2,413 43
" enlèvement du vieux ch. de fer.	143 07	76 96	....	66 27	....	24 95	30 34	3 51	22 12	45 10	....	2 31	414 63
" remplissage	722 73	388 74	....	334 78	....	126 02	153 28	17 74	111 73	227 81	....	11 68	2,094 51
Winnipeg	2,131 49	1,146 49	....	987 35	....	371 66	452 06	52 31	329 50	671 88	....	34 46	6,177 20
Lockport	36 65	19 72	....	16 98	....	6 39	7 77	0 90	5 66	11 56	....	0 59	106 22
Park-Point	117 45	63 18	....	54 41	....	20 48	24 91	2 88	18 16	37 02	....	1 90	340 39
Totaux	3,984 16	2,143 02	....	1,845 55	....	694 71	844 98	97 78	615 91	1,255 87	....	64 40	11,546 38

Dépenses faites à :	Time Working. Du	Time Working. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Marine Railway, bassin	15 mai	16 juin	Gumbo, glaise, gravier	14,457	280	227	10 63	·166
" enlèvem. du vieux ch. de fer	25 sept.	2 oct	Glaise, vase, gravier	3,000	68	39	10 63	·138
" remplissage	8 oct	5 nov	Gravier	7,875	250	197	10 63	·265
Winnipeg	17 juin 21 juillet 8 août	16 juillet 1er août 24 sept.	Sable, vase, glaise	51,190	777	581	10 63	·120
Lockport	18 juillet	21 juillet	Cailloux	....	33	10	10 62	....
Park-Point	2 oct	7 oct	Herbes marines	4,074	42	32	10 63	·083
"	3 août	7 août	Renf. du *Lady of the Lake;* inst. d'une chaudière s. le rem. *Sir Hector*	....	50	....	....	....
Totaux	....	....	....	80,596	1,500	1,086	$10 63	·143

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	Remorquage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Marine Railway, bassin	7	5	....	....	....	10	....	7	....	12	....
" enlèvement du vieux chemin de fer	1	....	....	....	....	....	....	....	10	1	....
" remplissage	6	....	....	....	....	....	....	....	2	4	....
Winnipeg	25	7	....	....	....	10	4	....	31	13	....
Lockport	....	....	....	....	....	....	....	....	23	....	....
Selkirk Slough	....	....	....	....	....	....	....	....	25	5	....
Park-Point	3	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....
Total, heures perdues	42	12	....	....	....	20	4	7	93	35	....

DRAGUE DU MINISTÈRE No 205 ("WINNIPEG") PROVINCE DU MANITOBA—*Fin.*

Explication des pertes de temps inévitables—*Fin.*

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Marine Railway bassin	....	12	....	....	....	53	
" enlèvement du vieux chemin de fer	....	5	....	....	12	29	
" remplissage	....	5	....	....	36	53	30 hrs d'essais sont comprises sous le titre "Divers".
Winnipeg	....	57	....	....	49	196	
Lockport	....	....	....	....	....	23	
Selkirk-Slough	....	....	....	....	20	50	10 hrs pour le renflouage du *Lady of the Lake*, et 10 hrs pour l'installation d'une chaudière à bord du remorqueur *Sir Hector*, sont comprises sous le titre "Divers".
Park-Point	....	5	....	....	....	10	
Total, heures perdues	....	84	....	....	117	414	

Remarques générales : La drague fut mise en commission à Selkirk, Man., le 15 mai, 1914; et fut mise en hivernage au même endroit, le 5 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 206, PROVINCE DE L'ALBERTA.

Détails des déblais enlevés et de l'emploi du temps par mois.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.	....	....	3,499	5,397	2,928	5,347	2,368	....	....	....	....	....	19,539
Espèce de déblais	....	....	Gumbo	Gumbo	Gumbo	Glaise, roc.	Glaise, roc.	....	....	....	....	....	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs	....	....	200	270	260	260	160	....	....	....	....	....	1,150
Temps perdu........hrs	....	....	118	125	177	104	70	....	....	....	....	....	594
Nomb. d'heur. de drag.	....	....	82	145	83	156	90	....	....	....	....	....	556
Vgs cub. drag. p. heure	....	....	42¾	37¼	35¼	34¼	26¼	....	....	....	....	....	35

Détails des dépenses par mois.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	....	....	367 50	230 74	151 45	289 90	136 58	....	....	....	....	....	1,176 17
Comb., charb. et huile	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	412 50	....	412 50
Subsistance	....	....	218 00	213 15	228 47	188 18	296 70	63 15	13 95	14 40	17 20	35 40	1,288 60
Magasins. Machineries	....	....	....	....	....	56 60	....	425 00	1 50	....	....	....	483 00
Magasins. Généralem.	....	....	30 40	5 50	....	....	....	....	2 00	....	....	....	37 90
Réparations Matériaux	....	194 35	140 00	83 20	109 07	71 40	....	....	....	....	....	339 41	1,241 36
Réparations Salaires	....	406 10	....	144 21	223 55	85 10	208 42	133 35	63 00	45 00	45 00	45 00	1,428 73
Dépenses éventuelles	....	....	5 00	....	60 25	39 00	....	126 35	23 28	....	....	....	253 88
Dépenses totales	....	600 45	760 90	676 80	772 79	730 08	975 63	747 85	103 73	59 40	474 70	419 81	6,322 14

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
Grouard, Alberta	1,176 17	412 50	....	1,288 60	....	....	483 00	37 90	1,241 36	1,428 73	....	253 88	6,322 14
Totaux	1,176 17	412 50	....	1,288 60	....	....	483 00	37 90	1,241 36	1,428 73	....	253 88	6,322 14

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût du dragage par année.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Grouard, Alberta	8 juin	19 oct.	Gumbo, glaise, roc	19,539	1,150	556	$11·3707	·3235
Totaux	....	....	....	19,539	1,150	556	$11·3707	·3235

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Grouard, Alberta	455	13	62	....	....	10	....	....	4	....	....
Total, heures perdues	455	13	62	....	....	10	....	....	4	....	....

	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Grouard, Alberta	....	50	....	....	....	594	
Total, heures perdues	....	50	....	....	....	594	

Remarques générales: La drague fut mise en commission à Grouard, Alberta, le 5 juin 1914; et fut mise en hivernage au même endroit le 5 novembre 1914.

DRAGUE DU MINISTÈRE, No 207, PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août	Septembre.	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.				3,201	3,104	2,036	1,432						9,763
Espèce de déblais				Glaise gravier.	Glaise	Glaise	Glaise						
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs				220	260	250	140						870
Temps perdu				145·5	190·5	205	107						648
Nomb. d'heur. de drag.				74·5	69·5	45	33						222
Vgs cub. drag. p. heure				42·9	44·6	45·2	43						

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires				641 92	685 32	695 00	425 91						2,448 15
Comb., charb. et huile	366 76				264 26		267 72						898 74
Eau													
Subsistance	106 65	140 15	49 87	371 01	330 42	275 21	144 70	2 60					1,420 61
Quaiage													
Pilotage													
Magasins — Machineries					25 26	55 15	23 87						104 28
Magasins — Généralem.	10 00	48 32	110 00					10 20					178 52
Réparations — Matériaux	34 85							12 65					47 50
Réparations — Salaires	270 83	345 00	281 16					69 35	50 00				1,016 34
Loyer de remorqueurs													
Dépenses éventuelles	5 00	7 75	7 55	81 60	13 38	34 97	9 75						160 00
Dépenses totales	794 09	541 22	448 58	1,094 53	1,318 64	1,060 33	871 95	94 80	50 00				6,274 14

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
Ruby	7 juillet	15 oct.	Lac Last-Mountain	1,412 08					

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
Lac Last-Mountain	2,448 15	898 74	....	1,420 61	....	....	104 28	178 52	47 50	1,016 34	....	160 00	6,274 14

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Lac Last-Mountain	7 juillet	15 oct.	Glaise	9,763.	870	222	$28·261	·642 c.

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Lac Last-Mountain	23	2·5	221·5	....	....	....	228·5	....	9	15	

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Lac Last-Mountain	21	19·5	8	78	22	648	

La drague fut mise en commission au Lac Last-Mountain, le 6 juillet, et fut mise en hivernage à Valeport, le 15 octobre.

Remarques générales : Après que la drague eut été mise en hivernage, l'ordre fut donné de l'expédier à Winnipegosis, Man. La drague fut démontée et expédiée par chemin de fer, sous la surveillance du surintendant des dragues.

DRAGUE DU MINISTERE No. 208, PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev.. vgs cub			3,300	2,340	1,569	9,392	1,665						18,266
Espèce de déblais			Roc et glaise.	Roc et glaise.	Glaise dure.	Glaise dure.	Glaise dure.						
Temps pendant lequel on a pu drag.... hrs			170	260	200	260	90						980
Temps perdu....... hrs			45	201	163·5	107	60						576·5
Nomb. d'heur. de drag			125	59	36·5	153	30						403·5
Vgs cub. drag. p. heure			26·4	39·6	43	61·3	555						

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires			664 83	723 23	639 37	670 00	316 12						3,013 55
Comb., charb. et huile			522 81								800 00		1,322 81
Eau													
Subsistance			12 00	555 80	1,039 99	277 25		3 50					1,888 54
Quaiage													
Pilotage													
Nagasins — Machineries				257 92			37 00						294 92
Nagasins — Généralem			77 49		134 23								211 72
Réparations — Matériaux			39 78	5 67			2 00	3 00					50 45
Réparations — Salaires								75 80	50 00	50 00	50 00		225 80
Loyer des remorqueurs				433 85									433 85
Dépenses éventuelles			37 00	171 08	103 80	92 90	126 65	71 53					602 96
Dépenses totales			1,353 91	2,147 55	1,917 39	1,040 15	481 77	153 83	50 00	50 00	850 00		8,044 60

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Noms des remorqueurs.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Le Pas	11 juin	7 juil	Le-Pas, Man	752 45
Le Pas	9 juil	15 oct	Lac Cumberland	1,416 21
				2,168 66

REMORQUEURS LOUÉS.

Noms des remorqueurs.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
SS. *Brisbin*	8 juil	15 juil	Lac Cumberland	315 00
SS. *Minasin*	12 "	15 "	"	78 60
SS. *Notier*	13 "	15 "	"	40 25
				433 85



Dragué "Ajax", No. 301, Colombie-Britannique.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Le-Pas, Manitoba	1,045 60	458 97	....	655 25	....	....	102 33	73 46	17 50	78 34	150 53	209 20	2,791 18
Lac Cumberland, Sask	1,967 95	863 84	....	1,233 29	....	....	192 59	138 26	32 95	147 46	283 32	393 76	5,253 42
Totaux	3,013 55	1,322 81	....	1,888 54	....	....	294 92	211 72	50 45	225 80	433 85	602 96	8,044 60

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Le-Pas, Manitoba	11 juin	7 juill	Roc et glaise	3,960	220	140	19·93	0·70
Lac Cumberland, Sask	21 juillet	3 oct	Glaise dure	14,306	760	263·5	19·93	0·367
Totaux				18,266	980	403·5	19·93	·44

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Le-Pas, Man	9	3	....	....	....	10	10	....	....	21	....
Lac Cumberland, Sask	29·5	....	124	....	....	....	4	....	106	31	....
Total, heures perdues	38·5	3	124	....	....	10	14	....	106	52	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Le-Pas, Man	....	10	....	....	17	80	
Lac Cumberland, Sask	....	27	....	5	170	496·5	
Total, heures perdues	....	37	....	5	187	576·5	

La drague fut mise en commission à Le-Pas, le 10 juin, et fut mise en hivernage au lac Cumberland, 10 octobre.
Remarques générales: Un montant de $800 a été dépensé pour acheter du bois pour la saison 1915-16; ce montant est compris dans les dépenses tonales.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 209, SASKATCHEWAN.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.		1,517	2,429	3,668	1,224	1,061							9,899
Espèce de déblais		Sable mouvant.	Sable et gravier.	Cailloux, sable, glaise.	Sable	Sable							
Temps pendant lequel on aur. pu drag...hrs.		200	260	270	260	220							1,210
Temps perdu.......hrs.		65	86	45	84	90							370
Nomb. d'heur. de drag.		135	174	225	176	130							840
Vgs cub. drag. p. heure.		11·2	13·9	16·3	6·9	8·2							12

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires		169 00	187 33	198 00	194 00	180 66	128 87						1,057 86
Comb., charb. et huile.		90 05	267 70										357 75
Eau													
Subsistance		31 00	56 00	123 00	62 00	113 00	49 00						434 00
Quaiage													
Pilotage													
Magasins {Machineries.		9 75		26 23		68 39							104 37
Magasins {Généralem.													
Réparations {Matériaux.	138 62	90 48					10 10						239 20
Réparations {Salaires.	169 00												169 00
Loyer des remorqueurs.													
Dépenses éventuelles		4 78	2 76	19 25		20 00	16 61						63 40
Dépenses totales	307 62	395 06	513 79	366 48	256 00	382 05	204 58						2,425 58

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Fort Qu'Appelle, rivière Qu'Appelle	1,057 86	357 75		434 00			104 37		239 20	169 00		63 40	2,425 58
Totaux	1,057 86	357 75		434 00			104 37		239 20	169 00		63 40	2,425 58

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
Fort Qu'Appelle, rivière Qu'Appelle	8 mai	24 sept.	Sable	9,899	1,210	840	28·87	24·5c.
Totaux				9,899	1,210	840	28·87	24·5c.

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Répara-tions.	Change-ment de place.	Mauvais temps.	Brouil-lard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres	remor-quage, etc.	Pour se procurer. Du comb.	Pour se procurer. De l'eau.
Fort Qu'Appelle, rivière Qu'Appelle	24	29	83						113	21	
Total, heures perdues	24	29	83						113	21	

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Nettoyage. Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Fort Qu'Appelle, rivière Qu'Appelle	10	25	10	30	25	370	
Total, heures perdues	10	25	10	30	25	370	

Remarques générales: La drague fut mise en commission à Fort Qu'Appelle le 8 mai et fut démontée à Qu'Appelle, le 21 octobre. La drague fut ensuite expédiée à Renna, Ontario, après que l'ouvrage eut été terminé à Qu'Appelle.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

COÛT TOTAL DES OPÉRATIONS DE LA FLOTTILLE DE DRAGAGE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, POUR LES DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1915.

——	Dépenses totales.	A Salaires.	B Combustible.	C Eau.	D Subsistance. Provisions et glace.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Drague *Mastodon*	125,341 62	39,464 83	8,662 55	33 60	9,923 42*
Drague *Fruhling*	78,492 09	25,324 75	10,319 59	114 04	6,240 78*
Drague *King Edward*	45,372 32	20,245 23	9,686 69	65 50	5,216 81*
Drague *Ajax*	65,614 86	23,254 86	6,733 47	191 75	6,514 93*
Drague *Mudlark*	48,000 04	18,864 77	5,196 20	144 15	7,519 89*
Drague *Victoria*	16,287 94	6,124 24	1,335 45	2 50	1,690 39*
Appareil de forage	51,534 36	27,567 42	4,204 16	....	....
Scaphandriers	5,436 35	5,005 00	83 53	....	....
Dérocheuse Lobnitz N° 1	40,351 63	14,241 94	4,301 80	52 50	3,388 81
Dérocheuse Lobnitz N° 2	24,242 08	8,750 34	2,607 38	110 00	2,843 80*
Remorqueur *Point Ellice*	22,735 07	11,743 42	4,772 66	8 40	3,453 23*
Remorqueur *Point Grey*	26,828 42	11,332 08	4,695 93	....	3,485 03*
Remorqueur *Petrel*	16,351 29	7,305 33	1,803 07	6 60	1,716 88*
Remorqueur *Point Hope*	13,601 94	8,767 98	2,890 45	28 80	....
Remorqueur *Point Garry*	4,863 93	2,450 29	1,053 65	....	2 60*
Bateau du surintendant	3,483 28	1,774 72	411 51	....	359 02*
Dragage, C.B.	10,716 62	6,985 06	....	....	....
Totaux	599,253 84	239,702 26	68,758 09	757 84	52,355 59*

* Comprend le combustible, la buanderie, etc.

COÛT TOTAL DES OPÉRATIONS DE LA FLOTTILLE DE DRAGAGE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, POUR LES DOUZE MOIS TERMINÉS LE 31 MARS 1915.

—	E	F	G Magasins.		H Réparations.		J	K
	Quaiage.	Pilotage.	Machineries.	Général.	Matériaux.	Salaires.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Drague *Mastodon*	935 00	.....	12,467 69	2,853 50	48,798 31	.....	.....	2,202 72
Drague *Fruhling*	.....	.....	4,278 35	857 64	31,060 27	14 25	100 00	182 42
Drague *King Edward*	.....	.....	5,052 14	528 97	2,982 26	.....	155 00	1,439 72
Drague *Ajax*	.....	.....	10,951 92	857 81	16,697 81	.....	.....	412 31
Drague *Mudlark*	60 00	.....	2,442 40	705 67	11,934 01	840 95	.....	292 00
Drague *Victoria*	.....	.....	1,443 34	147 81	5,095 22	.....	35 00	413 99
Appareil de forage	.....	.....	4,119 20	668 29	4,109 13	.....	62 00	10,804 16
Scaphandriers	.....	.....	43 70	57 54	26 44	.....	.....	220 14
Dérocheuse Lobnitz, N° 1	.....	.....	7,953 09	515 74	9,696 91	12 00	.....	188 84
Dérocheuse Lobnitz N° 2	.....	.....	4,563 22	360 61	4,831 38	.....	17 00	158 35
Remorqueur *Point Ellice*	.....	.....	1,402 38	258 71	1,074 27	.....	.....	22 00
Remorqueur *Point Grey*	.....	.....	1,822 04	349 65	4,521 79	.....	.....	121 90
Remorqueur *Petrel*	.....	.....	1,253 26	326 36	2,899 94	949 45	.....	90 40
Remorqueur *Point Hope*	.....	.....	580 10	196 18	1,118 63	.....	.....	19 80
Remorqueur *Point Garry*	.....	.....	143 83	16 12	1,181 44	.....	5 00	11 00
Bateau du surintendant	.....	.....	383 59	111 66	204 90	.....	.....	237 88
Dragage, C.B.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,731 56
Totaux	995 00	.....	58,900 25	8,812 26	146,232 71	1,816 65	374 00	20,549 19

DRAGUE DU MINISTÈRE No. 306 ("MASTODON"), PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	58,240	124,280	107,900	107,120	37,960	56,160	103,740	110,240	70,200	61,100	85,540	922,480
Espèce de déblais	....	Gravier....	Gravier....	Gravier....	Gravier....	Gravier....	Gravier....	Gravier....	Gravier....	Gravier....	Gravier....	Gravier....	Gravier....
Temps pendant lequel on aur. pu drag.... hrs	229	329·5	460	480	454·5	360·25	370·5	440	485	440	346·5	396	4,791·25
Temps perdu .... hrs	229	190·75	164	218·5	195·75	266·75	201·25	122·75	152·75	215·5	164·25	143·75	2,265
Nomb. d'heur. de drag.	....	138·75	296	261·5	258·75	93·5	169·25	317·25	332·25	224·5	182·25	252·25	2,526 25
Vgs cub. drag. p. heure	....	419·8	419·8	408·1	414	406	331·8	327	331·8	312·7	334·6	339·1	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	4,137 33	4,224 70	4,342 28	4,177 02	4,179 60	4,426 48	4,185 03	4,201 75	4,333 14	4,222 74	4,204 64	4,662 20	51,296 91
Comb., charb. et huile.	258 66	1,485 45	838 16	819 90	1,247 52	1,531 83	1,185 56	1,188 21	138 31	2,578 92	704 71	1,381 25	13,358 48
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	33 60	33 60
Subsistance	1,082 41	1,197 28	1,032 64	1,162 85	918 00	1,045 27	876 03	1,331 04	1,348 54	1,073 75	1,135 51	1,205 13	13,408 45
Quaiage	75 00	75 00	75 00	75 00	75 00	75 00	75 00	75 00	75 00	75 00	110 00	75 00	935 00
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	1,168 13	500 06	520 37	1,177 62	636 46	1,095 35	807 58	1,270 14	5,389 55	365 24	656 34	702 89	14,289 73
Magasins {Généralem..	259 00	1,143 76	126 46	143 46	157 09	454 17	99 18	245 03	49 60	77 60	296 84	150 96	3,203 15
Réparations, matériaux	6,859 50	2,328 01	404 36	7,764 21	3,448 85	979 30	8,590 61	4,592 29	1,945 75	3,865 05	2,233 11	10,309 06	53,320 10
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles...	172 82	672 90	31 80	9 25	471 60	85 10	152 85	34 25	....	....	5 00	653 55 35 50	2,324 62
Dépenses totales....	14,012 85	11,627 16	7,371 07	15,329 31	11,134 12	9,692 50	15,971 84	12,937 71	13,279 89	12,258 30	9,346 15	19,209 64	152,170 04

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Point Grey..................	1er avril.	31 mars ..	Vancouver, C.-B.............	$26,828 42

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
First-Narrows, Vancouver	51,296 91	13,358 48	33 60	13,408 45	935 00	....	14,289 73	3,203 15	53,320 10	....	....	2,324 62	152,170 04
Totaux	51,296 91	13,358 48	33 60	13,408 45	935 00	....	14,289 73	3,203 15	53,320 10	....	....	2,324 62	152,170 04

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
First-Narrows, Vancouver	Du 1er avril 1914	Au 31 mars 1915	Gravier	922,480	4,791·25	2,526·25	$60 24	16·49 c.
Totaux	....	....	....	922,480	4,791·25	2,526·25	$60 24	16·49 c.

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Chantiers maritimes Wallace	277	....	....	....	....	19	....	....	....	....	....
First-Narrows, Vancouver	84·25	97·25	58·25	12·25	41·75	80	80·50	....	14	5·5	0·5
Chantiers maritimes Wallace	239·5	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....
First-Narrows, Vancouver	95·5	54·75	34	46·5	42·5	82	167·25	....	25	4·75	....
Total, heures perdues	696·25	154	92·25	58·75	84·25	181	247·75	....	39	10·25	0·5

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Chantiers maritimes Wallace	....	....	....	....	....	296	1er avril au 16 mai 1914.
First-Narrows, Vancouver	11·25	19	21	....	278·25	803·75	18 mai 1914 au 12 septembre 1914.
Chantiers maritimes Wallace	....	....	....	....	....	241·5	12 septembre 1914 au 11 octobre 1914.
First-Narrows, Vancouver	45·75	6	71·5	....	248·25	923·75	12 octobre au 31 mars 1915.
Total, heures perdues	57	25	92·5	....	526·5	2,265	

Remarques générales : Du 1er avril au 16 mai 1914, on a réparé la drague. Du 12 septembre au 11 octobre 1914, on a réparé l'échelle et on a remplacé les godets. La chaîne des godets se brisa le 11 septembre 1914.

DRAGUE, DU MINISTÈRE No. 303 "FRUHLING" PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	103,000	116,950	146,600	167,450	99,695	....	....	....	94,475	88,480	....	....	816,650
Espèce de déblais.....	Vase et glai.	Sab. et glai.	Sab. et glai.	Sab. et glai.	Sab. et glai.	....	....	....	Sab. et glai.	Sab. et glai.	....	....	....
Temps pendant lequel on a pu drag.......hrs	460	445·5	459·75	480	434·5	219·5	234	219·5	444·	445·	210	238·5	4,290·25
Temps perdu.......hrs	279·2	282·5	243·5	210·25	307·5	219·5	234	219·5	296·25	307·75	210	238·5	3,048·5
Nomb. d'heur de drag	180·75	163·	216·25	269·75	127·	....	....	....	147·75	137·25	....	....	1,241·75
Vgs. cub. drag. p. heure	551·	717·4	677·8	620·7	780·	....	....	....	639·4	644·7	....	....	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Salaires........	2,134 25	2,064 17	2,134 08	2,184 36	1,996 83	2,101 82	2,220 44	2,086 82	2,095 29	2,119 93	2,122 21	2,064 55	25,324 75
Comb., charb. et huile.	1,697 85	1,549 90	1,392 05	1,542 75	1,218 25	212,82	....	168 90	275 91	1,855 59	202 51	203 06	10,310 59
Eau........	16 63	....	23 30	....	19 19	....	12 19	....	14 63	5 40	17 10	5 60	114 04
Subsistance	478 18	657 26	578 83	493 17	567 12	517 27	422 65	463 43	521 72	574 54	460 87	505 74	6,240 78
Quaiage........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins { Machineries	117 10	416 15	86 95	666 59	509 25	156 52	492 30	549 29	271 29	204 98	447 05	360 88	4,278 35
Magasins { Généralem..	35 00	42 86	9 45	29 49	5 80	127 70	146 43	202 69	6 45	156 74	75 78	19 25	857 64
Réparations { Matériaux	208 85	179 67	1,279 75	1,694 13	127 91	265 77	5,436 60	8,452 56	1,504 77	3,446 75	1,087 77	7,375 74	31,060 27
Réparations { Salaires..	....	....	....	....	....	14 25	....	....	....	....	....	....	14 25
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	100 00	....	....	....	....	....	....	....	100 00
Dépenses éventuelles...	23 20	17 60	7 05	35 85	15 88	6 35	19 26	....	29 54	5 00	15 19	7 50	182 42
Dépenses totales.......	4,711 06	4,927 61	5,511 46	6,646 34	4,560 23	3,402 50	8,749 87	11,923 69	4,719 60	8,368 93	4,428 48	10,542 32	78,492 09

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
New-Westminster, C.-B.													
Sand-Heads, etc........	15,526 60	6,326 94	69 92	3,826 22	....	....	2,623 06	525 82	19,043 05	8 74	61 31	111 84	48,123 50
Annacis-Bar........	2,066 50	842 08	9 31	509 24	....	....	349 11	69 99	2,534 52	1 16	8 16	14 89	6,404 96
Annacis-Bar........	1,332 08	542 81	6 00	328 26	....	....	225 04	45 11	1,633 77	0 75	5 26	9 60	4,128 68
Sand-Heads........	6,399 57	2,607 76	28 81	1,577 06	....	....	1,081 14	216 72	7,848 93	3 60	25 27	46 09	19,834 95
Totaux	25,324 75	10,319 59	114 04	6,240 78	....	....	4,278 35	857 64	31,060 27	14 25	100 00	182 42	78,492 09

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage. Du	Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
New-Westminster, C.-B.								
Sand Heads, etc	1er avril	3 décembre	Sable et glaise	559,905	2,630·75	871·	$55·25	8·59c.
Annacis Bar	6 août	28 août	" "	73,790	350·5	85·75	74·69	8·68
Annacis Bar	4 décembre	18 décembre	" "	37,565	224·5	57·75	71·49	10·99
Sand Heads	21 décembre	31-15 mars	" "	145,390	1,084·5	227·25	87·28	13·64
Totaux				816,650	4,290·25	1,241·75	$63·21	9·61

EXPLICATION DE PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre. Obstructions dans les tuyaux.		Remorquage.	Pour se procurer. Du comb.	De l'eau.
Sand Heads	273·25	96	123·75	2·	38·25	100·			346·75	25·25	
Annacis Bar, Westminster	24·5			12·5			49·75		160·25	8·	
Vulcan Iron Works, etc	711·										
Annacis Bar	23·			10·5			33·75		78·5		
Sand Heads	22·75	26	64·75	25·25	2·	50·5			91·25	6·5	
Vulcan Iron Works, etc	531·										
Tataux : heures perdues	1,585·5	122·	188·5	50·25	40·25	150·5	83·5		676·75	39·75	

Temps perdu à :	Nettoyage. Outillage.	Chaudièr.	Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Sand Heads					43·5	1,048·75	1er avril au 5 août 1914.
Annacis Bar, Westminster					9·75	264·75	6 août au 28 août 1914.
Vulcan Iron Works, etc						711·	31 août au 3 décembre 1914.
Annacis Bar					21·	166·75	4 décembre au 18 décembre 1914.
Sand Heads		5			32·25	326·25	21 décembre au 26 janvier 1915.
Vulcan Iron Works, etc						531·	26 janvier au 31 mars 1915.
Totaux : heures perdues		5			106·5	3,048·5	

Remarques générales : La drague fut en réparations aux chantiers de la Vulcan Iron Works, du 31 août au 21 octobre (386.5 heures), aux chantiers maritimes, C.-B., du 22 octobre au 10 novembre (210 heures), à la Heaps Engineering, du 11 novembre au 3 décembre (114.5) heures. On a installé un nouveau bras de suction, réparé les chaudières et fait des réparations générales. Du 26 janvier à la fin de l'exercice financier, on a installé de nouvelles pompes et des réservoirs à l'huile.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 305 ("KING EDWARD") PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	62,250	24,625	49,444	87,280	29,060	78,365	25,850	45,790	28,410	38,495	28,205	28,725	526,499
Espèce de déblais	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Sable et cailloux.	Sable et gravier.	Sable et gravier.	Alluvions et souches	Sable et gravier.	Gravier	Gravier	Sable et alluvions.	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs.	251·5	236·5	258·	285·	244·	269·	238·75	219·5	359·5	388·	420·	488·	3,617·75
Temps perdu......hrs.	132·75	191·5	163·75	145·5	170·75	131·5	166·25	85·	195·25	194·25	192·75	259·25	1,928·50
Nomb. d'heu. de drag.	118·75	45·	94·25	139·5	73·25	197·5	72·5	134·5	164·25	193·75	227·25	228·75	1,689·25
Vgs. cub. drag. p. heur.	524·	547·	524·	625·	396·	396·	356·	340·	179·	198·	124·	125·	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	1,717 50	1,566 45	1,688 75	1,816 75	1,675 93	1,743 87	1,633 59	1,586 00	2,338 23	2,315 31	2,292 50	2,320 64	22,695 52
Comb., charb. et huile.	1,138 10	468 14	449 20	1,056 45	1,330 37	875 43	55 65	941 54	669 43	2,180 36	805 45	770 22	10,740 34
Eau	9 50	....	9 25	9 75	1 00	36 00	....	....	....	....	....	....	65 50
Subsistance	490 53	390 03	389 54	289 68	541 78	545 29	411 39	504 93	....	583 41	460 59	612 24	5,219 41
Magasins. Machineries	748 63	129 54	210 66	220 93	414 97	185 49	480 21	127 22	361 06	423 06	883 12	1,011 08	5,195 97
Magasins. Généralem.	44 25	49 30	19 03	1 00	74 15	....	5 10	70 25	44 67	27 94	198 05	11 35	545 09
Réparations Matériaux	749 27	152 93	43 74	200 02	627 21	103 52	28 01	330 97	383 77	202 67	407 63	933 96	4,163 70
Réparations Salaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	5 00	....	....	....	100 00	55 00	....	....	160 00
Dépenses éventuelles	11 75	29 28	10 55	8 35	12 54	242 75	788 50	25 81	50 60	23 09	160 90	86 60	1,450 72
Dépenses totales	4,909 53	2,785 67	2,820 72	3,602 93	4,682 95	3,732 35	3,402 45	3,586 72	3,947 76	5,810 84	5,208 24	5,746 09	50,236 25

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Point-Garry	1er avril	30 mai	Sand-Heads	655 66
"	1er juin	6 juin	Eburne, Ile Lulu	70 53
"	8 juin	4 août	Sand-Heads	697 49
"	10 août	2 nov	Comox, rivière Courtenay	920 27
"	4 nov	17 déc	McDonald's-Bar	797 68
"	4 janv	16 janv	Heaps Eng. Works	219 84
"	18 janv	26 mars	McDonald's-Bar	1,424 64
"	26 mars	31 mars	Quai, River-Side	77 82
Total	....	....	....	4,863 93

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
SS. Stronger	10 août		Comox-Courtenay river	5 00
" "	4 janv	8.	Heaps Engr. Works	100 00
City Wharf Co., Ltd., rem.	29 janv		McDonald's-Bar	55 00

Détails des dépenses et résultats obtenus.

Dépenses faites à	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins. Machineries	Magasins. Général.	Réparations. Matériel.	Réparations. Eau.	Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Sand-Heads	3,059 36	1,447 80	8 83	703 58	....	....	700 41	73 48	561 26	....	21 57	195 56	6,771 85
Eburne, Ile Lulu	329 09	155 73	0 95	75 68	....	....	75 35	7 90	60 37	....	2 32	21 03	728 42
Sand-Heads	3,254 54	1,540 17	9 39	748 46	....	....	745 10	78 17	597 08	....	22 94	208 03	7,203 88
Comox, rivière Courtenay	4,294 00	2,032 07	12 39	987 51	....	....	983 08	103 13	787 77	....	30 27	274 48	9,504 70
McDonald's Bar	3,722 06	1,761 41	10 74	855 98	....	....	852 14	89 40	682 85	....	26 24	237 92	8,238 74
Heaps Eng. Works	1,025 84	485 46	2 96	235 92	....	....	234 86	24 64	188 20	....	7 23	65 57	2,270 68
McDonald's-Bar	6,647 52	3,145 84	19 18	1,528 76	....	....	1,521 90	159 65	1,219 55	....	46 86	424 94	14,714 20
Quai, River Side	363 11	171 86	1 06	83 52	....	....	83 13	8 72	66 62	....	2 57	23 19	803 78
Totaux	22,695 52	10,740 34	65 50	5,219 41	....	....	5,195 97	545 09	4,163 70	....	160 00	1,450 72	50,236 25

Dépenses faites à	Durée de l'ouvrage. Du	Durée de l'ouvrage. Au	Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu drag.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
							$ c.	C.
Sand-Heads	1er avril	30 mai	Sable et alluvions	86,875	488	163·75	41 35	7·79
Eburne, Ile Lulu	1er juin	6 juin	"	5,335	52·5	10·75	67 76	13·65
Sand-Heads	8 juin	4 août	"	135 764	517·5	230·75	31 21	5·30
Comox, rivière Courtenay	10 août	2 novembre	"	128,900	684·75	335·5	28 33	7·37
McDonald's-Bar	4 novembre	17 décembre	Alluvions et souches	74,200	593·5	298·75	27 58	11 10
Heaps Eng. Works	4 janvier	16 janvier	Gravier, alluv. et sable	17,535	163·5	43·25	52 50	12·94
McDonald's-Bar	18 janvier	26 mars	Gravier	68,710	1,060	588·75	24 99	21·41
Quai, River-Side	29 mars	30 mars	Sable et alluvions	9,180	58	17·75	45 28	8·75
Totaux				526,499	3,617·75	1,689·25	29 73	9·54

Remarques générales :—Du 18 au 30 mai 1914, on a installé des réservoirs à l'huile ; le 10 août départ pour Comox, arrivé à Comox le 14 août 1914 ; le travail fut fini à Comox le 12 octobre 1914 ; retour à New-Westminster le 21 octobre 1914. Nettoyage des chaudières, réparations, etc., du 22 octobre au 2 novembre 1914. Renouvellement d'un arbre de couche, etc., du 18 décembre au 2 janvier 1915. Réparations générales du 22 février au 16 mars 1915. Le travail de nuit a été commencé le 1er décembre 1914.

EXPLICATION DE PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courants.	Congés.	Pour attendre. Les remorq.	Pour attendre. Les ordres.	Remorquage, etc.	Pour procurer. Du comb.	Pour procurer. De l'eau.	Nettoyage. Outill.	Nettoyage. Chaudière.	Inspection d. chaudières.	Manque de fourniture.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
Totaux: heures perd...	429·25	240·75	180·75	–	131·25	90·5	2·5	21·5	426·5	44·25	1·00	10·75	72·5	19·	22·	236·	1,928·5	

DRAGUE DU MINISTÈRE, N° 301 ("AJAX"), PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	11,110	33,245	32,090	31,835	16,560	27,775	30,159	47,160	19,420	13,810	34,480	11,310	308,954
Espèce de déblais	Glaise, tuf..	Glaise, tuf..	Vase, alluvions, sable	Roc, tuf....	Alluvions, vase.	Roc, vase, tuf.	Roc, glaise.	Sable, vase.	Roc, glaise.	Roc, glaise.	Roc, glaise.	Roc, tuf....	
Temps pendant lequel on aurait pu drag.. hrs	292	434·5	456	480	340	418	465	438	474·5	450	413·5	374	5,035·5
Temps perdu	220	151·25	243·75	192·25	177·5	168·75	141·75	205·5	200·75	217·25	134·75	213·25	2,266·75
Nomb. d'heur. de drag.	72	283·25	212·25	287·75	162·5	249·25	323·25	232·5	273·75	232·75	278·75	160·75	2,768·75
Vgs cub. drag. p. heure	154·3	117·3	141·1	110·6	101·9	111·4	93·2	202·4	71·2	55	123·7	70·3	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	2,875 41	2,883 91	2,893 19	2,921 53	2,864 27	2,887 15	2,969 41	2,963 33	2,921 99	2,889 88	2,872 52	3,055 69	34,998 28
Comb., charb. et huile	577 25	1,244 45	929 80	1,148 75	917 30	718 75	1,271 10	1,203 07	1,265 59	960 27	1,027 60	242 20	11,506 13
Eau	18 00	15 25	14 45	15 25	22 20	18 70	22 90	18 10	19 80	....	18 10	17 40	200 15
Subsistance	755 25	916 21	1,023 90	956 97	937 84	828 47	522 68	955 34	783 07	695 25	717 98	875 20	9,968 16
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins { Machineries.	1,441 90	1,754 66	1,066 26	339 31	463 83	576 54	1,233 47	1,299 86	336 70	2,214 83	227 42	1,399 52	12,354 30
Magasins { Généralem..	132 06	66 93	249 95	44 25	223 23	31 65	....	49 51	48 62	53 18	144 93	72 21	1,116 52
Réparations { Matériaux	219 47	500 54	1,188 14	1,827 14	1,539 75	2,041 42	707 78	1,260 80	1,138 94	657 33	2,951 34	3,739 43	17,772 08
Réparations { Salaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	241 48	16 53	....	11 90	7 50	12 60	75 40	9 30	30 75	7 60	1 00	20 25	434 31
Dépenses totales	6,260 82	7,398 48	7,365 69	7,265 10	6,975 92	7,115 28	6,802 74	7,759 31	6,545 46	7,478 34	7,960 89	9,421 90	88,349 93

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Point Ellice	1-14 avril.	1er juin..	Victoria	3,373 31
"	4 juin....	8 juin....	William's Head	470 41
"	9 juin....	15 juin....	Royal Bay	474 95
"	16 juin....	24 juin....	Victoria	756 74
"	24 juin....	10 juillet..	Royal Bay	1,038 54
"	13 juillet..	31-15 mars	Victoria	16,621 12
			Total	$22,735 07

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à:	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériel	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Victoria	5,179 74	1,702 91	29 62	1,475 29	....	....	1,828 44	165 24	2,630 27	....	....	72 80	13,084 31
Williams Head	724 47	238 18	4 14	206 34	....	....	255 74	23 11	367 88	....	....	8 78	1,828 64
Royal Bay	731 46	240 48	4 18	208 33	....	....	258 21	23 34	371 44	....	....	8 87	1,846 31
Victoria	1,165 45	383 15	6 66	331 94	....	....	411 40	37 18	591 81	....	....	14 13	2,941 72
Royal Bay	1,599 42	525 83	9 15	455 54	....	....	564 59	51 02	812 18	....	....	19 40	4,037 13
Victoria	25,597 74	8,415 58	146 40	7,290 72	....	....	9,035 92	816 63	12,998 50	....	....	310 33	64,611 82
Totaux	34,998 28	11,506 13	200 15	9,968 16	....	....	12,354 30	1,116 52	17,772 08	....	....	434 31	88,349 93

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aur.pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						Cents.
Victoria	1er avril	1er juin	Glaise, tuf	44,835	745·5	358·75	$36 47	29·18
Williams Head	4 juin	8 juin	Alluvions et vase	4,920	104	36	50·79	37·16
Royal Bay	9 juin	15 juin	Vase, alluvions et sable	7,390	105	59	31 29	24·98
Victoria	16 juin	24 juin	Vase, alluvions et sable	9,600	167·75	70·5	41 72	30·64
Royal Bay	24 juin	10 juillet	Vase, alluvions et sable	31,370	230·25	128·25	31·48	12·86
Victoria	13 juillet	31 mars	Roc, tuf	210,839	3,683·00	2,116·25	30 53	30·64
Totaux				308,954	5,035·5	2,768·75	31 90	28·59

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à:	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer:	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Victoria	264·75	4·5	....	....	....	49·5	5·25	....	10·5	6·75	....
Williams Head	5·0	0·75	5·5	....	3·5	20·0	....	....	28·0	....	....
Royal Bay	2·5	0·5	5·5	....	....	....	2·5	3·0	15·5	10·5	....
Victoria	50·5	2·25	18·25	....	....	....	16·25	....	1·75	....	....
Royal Bay	4·25	4·0	23·0	....	5·0	20·0	19·5	3·0	9·5	....	....
Victoria	714·75	35·25	165·75	9·5	25·25	90·5	96·5	....	53·75	28·5	2·0
Total, heures perdues	1,041 75	47·25	218·0	9·5	33·75	180·0	140·0	6·0	119·0	45·75	2·0

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Victoria	....	....	....	....	45·5	386·75	1er avril au 1er juin 1914.
Williams Head	....	....	....	....	5·25	68	4 juin au 8 juin 1914.
Royal Bay	....	....	....	....	6	46	9 juin au 15 juin 1914.
Victoria	....	....	....	....	8·25	97·25	16 juin au 24 juin 1914.
Royal Bay	....	....	....	....	13·75	102	24 et 27 juin et 2 au 10 juillet 1914.
Victoria	7·25	39·5	....	....	298·25	1,566·75	13 juillet au 31 mars 1915.
Total, heures perdues	7·25	39·5	....	....	377	2,266·75	

Remarques générales.—Du 19 août au 4 septembre 1914, on a fait des réparations générales. Du 1er au 16 mars 1915, on a nettoyé, peinturé et réparé la cuillère, renouvelé les dents, etc.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 307, ("MUDLARK") COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	17,650	16,400	19,150	9,450	6,850	19,950	21,100	16,600	15,750	21,350	14,350	24,650	203,250
Espèce de déblais	Vase, glaise.	Tuf, glaise.	Tuf, glaise.	Glaise grise.	Vase, glaise, tuf.	Vase, glaise, tuf.	Vase, glaise, tuf.	Vase et alluvions.	Vase et alluvions.	Vase et alluvions.	Vase et alluvions.	Vase et alluvions.	....
Temps pendant lequel ou aur. pu drag...hrs.	465	392·5	460·	359·	337·	460·	465·	437·	467·	444·5	325·5	448·5	5,061·
Temps perdu.....hrs.	219	139·5	196·5	223·	235·5	172·	156·	217·5	281·5	179·	163·5	142·5	2,325·5
Nomb. d'heur. de drag.	246	253·	263·5	136·	101·5	288·	309·	219·5	185·5	265·5	162·	306·	2,735·5
Vgs cub. drag. p. heur.	71·7	64·8	72·6	69·9	67·4	68·5	68·2	75·6	84·9	80·5	88·5	80·5	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	2,385 97	2,468 31	2,316 83	1,504 71	2,375 58	2,346 74	2,396 46	2,579 87	2,108 86	2,431 29	2,333 72	2,384 41	27,632 75
Comb., charb. et huile	507 80	768 00	984 80	438 80	372 60	776 75	797 40	656 95	603 25	791 80	557 50	831 00	8,086 65
Eau	15 15	19 80	22 80	12 00	10 80	18 00	17 40	2 40	3 00	5 40	17 40	28 80	172 95
Subsistance	583 64	679 28	703 86	650 03	664 11	593 53	706 71	655 83	545 43	564 36	535 28	637 83	7,519 89
Quaiage	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	....	....	....	....	....	....	60 00
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	87 31	282 50	210 69	257 21	473 94	100 92	102 91	288 44	283 59	216 20	254 99	463 80	3,022 50
Magasins {Généralem..	57 12	186 27	50 05	208 00	68 40	30 50	46 33	41 92	55 68	23 06	75 49	59 03	901 85
Réparation {Matériaux.	1,029 73	654 62	1,261 59	1,069 72	1,305 04	606 91	211 07	208 82	2,926 98	1,514 56	1,519 28	744 32	13,052 64
Réparation {Salaires	....	....	....	840 95	....	....	....	....	....	....	....	....	840 95
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles	84 00	10 85	35 05	16 55	16 70	90 05	7 10	11 75	24 60	4 75	7 40	3 00	311 80
Dépenses totales	4,760 72	5,079 63	5,595 67	5,007 97	5,297 17	4,573 40	4,285 38	4,445 98	6,551 39	5,551 42	5,301 06	5,152 19	61,601 98

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au				Du	Au		$ c.
Point Hope	1er avril 1914	31 mars 1915	Victoria	$13,601 94					

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Victoria, havre	27,632 75	8,086 65	172 95	7,519 89	60 00	....	3,022 50	901 85	13,052 64	840 95	....	311 80	61,601 98
Totaux	27,632 75	8,086 65	172 95	7,519 89	60 00	....	3,022 50	901 85	13,052 64	840 95	....	311 80	61,601 98

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Victoria, havre	1er avril	31 mars	Glaise et tuf	203,250	5,061	2,735·5	$22·52	30·3c.
Totaux	....	....	....	203,250	5,061	2,735·5	$22·52	30·3c.

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Victoria, havre	178·5	115·5	62·5	....	3·	90	5·5	....	93·5	10·5	0·5
Victoria Machinery Depot	267·	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Victoria, havre	241·	208·5	125·5	8·5	4·5	90·5	90·	....	140·5	9·5	....
Victoria Machinery Depot	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Victoria, havre	27·5	45·	4·	....	....	....	2·5	....	28·	....	....
Total, heures perdues	714·	369·	192·	8·5	7·5	180·5	98·	....	262·	20·	0·5

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Victoria, havre	10·5	....	....	....	69·5	639·5	1er avril au 16 juillet 1914.
Victoria Machinery Depot	....	....	....	....	38·5	305·5	16 juillet au 19 août 1914.
Victoria, havre	....	19·	....	....	200·	1,137·5	20 août au 15 février 1915.
Victoria Machinery Depot	....	....	90·5	....	....	90·5	15 février au 25 février 1915.
Victoria, havre	....	....	....	....	45·5	152·5	26 février au 31 mars 1915. Fin de l'année fiscale.
Total, heures perdues	10·5	19·	90·5	....	353·5	2,325·5	

Remarques générales : 16 juillet au 20 août 1914 ; changement des dents de la cuiller ; réparations du bras de la cuiller, etc. Du 5 au 25 février, réparations annuelles et inspection des chaudières.

DRAGUE DU MINISTÈRE, No. 313 ("VICTORIA") PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	796	929	279	1,471	3,780	3,425	3,145	1,430	2,905	1,830	1,560	2,395	23,870
Espèce de déblais	Roc	Roc	Roc	Roc, vase et glaise.	Roc et glaise.	Roc et glaise.	Roc et glaise.	Roc	Roc et vase.	Roc	Roc	Roc et glaise dure.	....
Temps pendant lequel on aur. pu drag....hrs	229	224·5	229	238·5	224·5	229	234	219·5	238·5	224·5	210	238·5	2,739·5
Temps perdu......hrs	139	116	184·5	141	64·5	76	54·5	85·5	102·5	66·5	65·5	60·5	1,156
Nomb. d'heur. de drag	90	108·5	44·5	97·5	160	133	179·5	134	136	158	144·5	178	1,583·5
Vgs cub. drag. p. heure	8·8	8·9	6·2	15	23·6	21·7	17·5	10·6	21·3	11·5	10·8	13·4	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	463 33	472 42	470 00	484 35	499 98	500 00	500 00	554 16	545 00	545 00	545 00	545 00	6,124 24
Comb., charb. et huile	132 00	66 00	79 20	59 00	118 00	118 00	196 90	129 80	151 99	73 50	130 50	80 56	1,335 45
Eau	....	....	....	....	1 00	....	....	....	1 50	....	....	....	2 50
Subsistance	162 68	177 86	129 39	176 43	151 09	101 04	93 69	187 69	150 81	113 68	118 81	127 22	1,690 39
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins: Machineries	267 80	199 27	29 80	23 43	217 95	53 47	84 85	325 00	57 75	184 02	....	....	1,443 34
Magasins: Généralem.	18 98	15 35	48 70	13 55	....	4 95	5 00	11 68	4 45	13 65	11 50	....	147 81
Réparations: Matériaux	354 59	34 64	968 64	....	739 68	560 98	1,414 58	675 77	344 12	....	....	2 22	5,095 22
Réparations: Salaires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35 00	....	....	35 00
Dépenses éventuelles	43 00	....	55 49	9 75	....	....	....	....	46 10	....	68 00	191 65	413 99
Dépenses totales	1,442 38	965 54	1,781 22	766 51	1,727 70	1,338 44	2,295 02	1,884 10	1,301 72	964 85	873 81	946 65	16,287 94

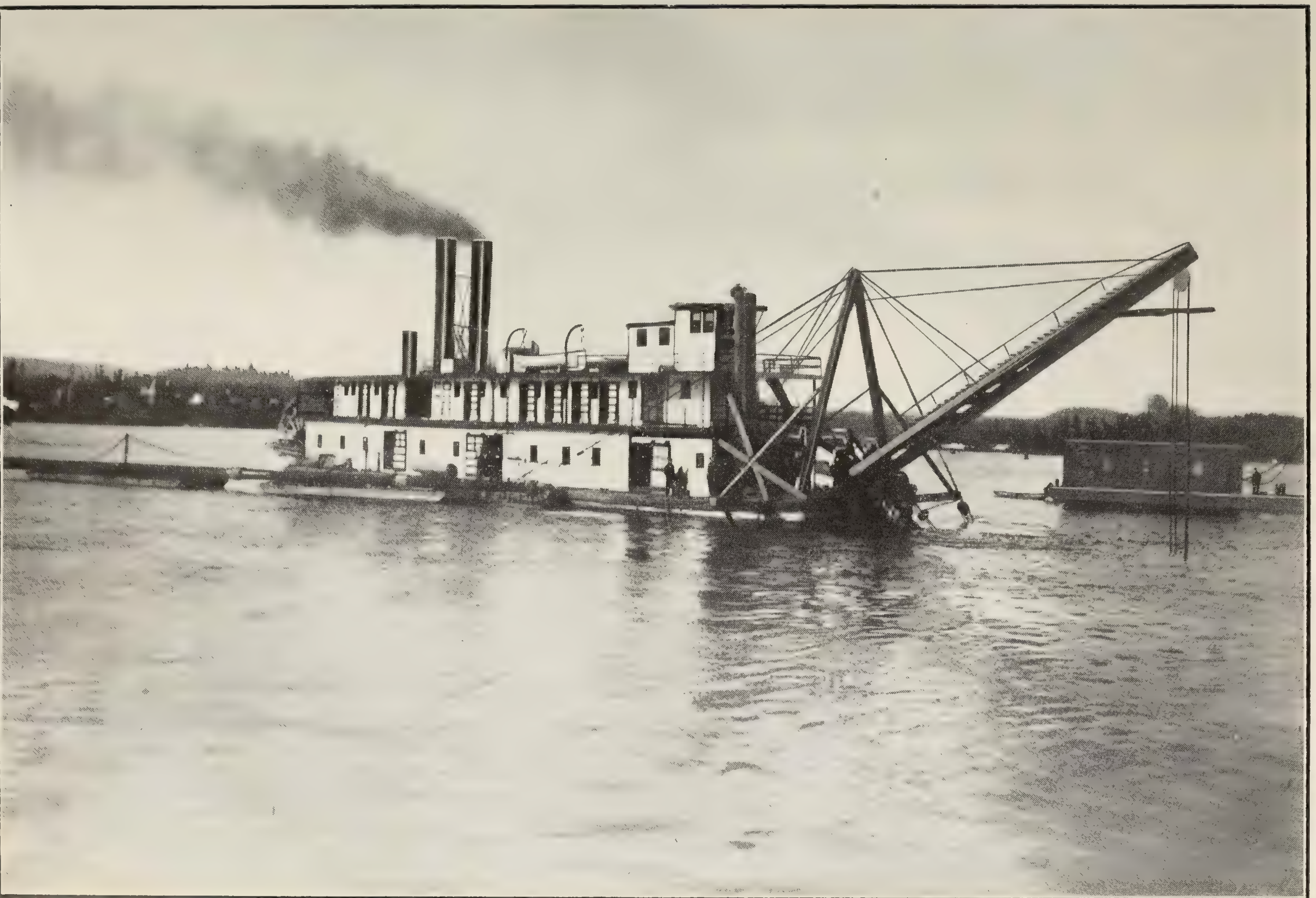
REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
"Launch"	19 déc.		Nanaïmo	2 00
"Row Boat"	14 janv.	31	"	18 00
Thos. R. McLay's boat	20 janv.	21	"	15 00



Drague "King Edward", rivière Fraser, C.-B.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Victoria	4,182 86	912 11	1 71	1,154 54			985 80	100 95	3,480 04		23 90	282 75	11,124 66
Tod-Inlet	636 21	138 73	0 26	175 60			149 94	15 36	529 31		3 63	43 00	1,692 04
Nanaïmo	1,305 17	284 61	0 53	360 25			307 60	31 50	1,085 87		7 47	88 24	3,471 24
Totaux	6,124 24	1,335 45	2 50	1,690 39			1,443 34	147 81	5,095 22		35 00	413 99	16,287 94

Dépenses faites à:	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Victoria	1er avril	5 déc.	Roc et glaise	15,380	1,871	976·5	$11 39	72·3c.
Tod-Inlet	13 mars, 7 déc.	31 mars, 19 déc.	"	3,660	253	164·5	10 28	46·2c.
Nanaïmo	21 déc.	12 mars	"	4,830	615·5	442·5	7 84	71·8c.
Totaux				23,870	2,739·5	1,583·5	10 28	68·23c.

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Victoria	85	43·25	12			19	8·5		4·75		3
Chantier maritime Yarrow's	148					19					
Victoria	224·5	36	55		8·5	28·5	49·5		30·5	9·5	19
Tod-Inlet	6·5	6					31		37		1
Nanaïmo	50·5	10·5	15·5			19	61			13	
Total, heures perdues	514·5	95·75	82·5		8·5	85·5	150		72·25	22·5	23

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Victoria	·5				26·5	202·5	Avril au 25 mai 1914.
Chantier maritime Yarrow's						167	25 mai au 15 juin 1914.
Victoria	3·5				60·5	525	16 juin au 5 décembre 1914.
Tod-Inlet					7	88·5	7 décembre au 19 décembre 1914. 13 mars au 31 mars.
Nanaïmo					3·5	173	21 décembre au 12 mars 1915. Fin de l'exercice financier.
Total, heures perdues	4				97·5	1,156	

Remarques générales: Les réparations annuelles ont été faites à Yarrows, du 25 mai au 15 juin 1914.

DÉROCHEUSE DU MINISTÈRE, No 1 ("LOBNITZ") PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS, PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
No. de coups de forêt..	23,834	19,787	28,982	18,548	49,985	43,880	46,772	44,523	32,783	44,533	37,076	47,651	438,354
Nombre de forages....	1,891	1,366	1,885	884	3,336	3,215	3,705	3,682	2,648	3,633	3,196	3,813	33,254
Espèce de déblais.....	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs.	365·5	319	397	354	487	460	465	440	406	450	406·5	479	5,029
Temps perdu.......hrs.	183·75	174·5	177·5	206	101·5	108·25	107	116·5	164	120	129	126·5	1,714·5
Nomb. d'heur. de drag.	181·75	144·5	219·5	148	385·5	351·75	358	323·5	242	330	277·5	352·5	3,314·5
Vgs cub. drag. p. heure.	131	137	132	125	129·5	124·5	124	138·5	135·5	138	133·5	135	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires................	1,272 16	1,110 70	1,170 16	1,149 99	1,179 03	1,184 74	1,213 74	1,180 16	1,197 11	1,197 95	1,167 67	1,218 53	14,241 94
Comb., charb. et huile.	278 18	202 10	416 52	244 17	439 35	410 85	434 10	424 80	302 26	465 58	309 11	374 78	4,301 80
Eau.....................	....	0 30	2 45	7 15	1 80	3 20	3 80	....	....	20 00	....	13 80	52 50
Subsistance............	338 72	304 11	309 79	330 86	297 38	284 42	204 84	280 14	234 17	215 03	308 10	281 25	3,388 81
Quaiage.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins {Machineries.	267 84	171 29	143 59	1,867 85	102 48	1,359 55	109 58	94 06	223 76	3,388 82	147 62	76 65	7,953 09
Magasins {Généralem..	22 05	88 90	92 25	34 72	18 65	24 96	23 77	65 77	103 37	19 06	21 60	0 64	515 74
Réparations {Matériaux	420 95	....	1,362 73	2,209 08	575 84	1,498 60	639 34	69 97	1,384 44	320 68	1,120 42	94 86	9,696 91
Réparations {Salaires...	....	....	12 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	12 00
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dépenses éventuelles...	64 45	13 40	21 76	6 75	....	1 50	1 00	4 63	8 85	1 50	1 00	64 00	188 84
Dépenses totales...	2,664 35	1,890 80	3,531 25	5,850 57	2,614 53	4,767 82	2,630 17	2,119 53	3,453 96	5,628 62	3,075 52	2,124 51	40,351 63

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Havre de Victoria	14,241 94	4,301 80	52 50	3,388 81	....	....	7,953 09	515 74	9,696 91	12 00	....	188 84	40,351 63
Totaux	14,241 94	4,301 80	52 50	3,388 81	....	....	7,953 09	515 74	9,696 91	12 00	....	188 84	40,351 63

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèces de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer. hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Havre de Victoria	1er avril	31 mars	Roc	16,830	5,029	3,314·5	$12 17	$2 39
Totaux	....	....	....	16,830	5,029	3,314·5	$12 17	$2 39

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Potaux d'amarrage.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Sondages.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau
Havre de Victoria	803	23·5	51·5	177	4·25	180	....	....	16·5	36	7·5
Total, heures perdues	803	23·5	51·5	177	4·25	180	....	....	16·5	36	7·5

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudière					
Havre de Victoria	....	26	59	....	330·25	1,714·5	1er avril 1914 au 31 mars 1915. Fin de l'exercice financier.
Totaux, heures perdues	....	26	59	....	330·25	1,714·5	

Remarques générales: Du 20 avril au 18 mai 1914, on a fait l'inspection des chaudières et des réparations à la dérocheuse n° 1.

DÉROCHEUSE LOBNITZ N° 2, PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS, PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
No. de coups de forêt..	3,838	13,283	14,495	13,059	6,436	6,682	18,358	17,429	23,499	17,050	16,961	23,016	174,106
Nombre de forages....	242	842	1,134	1,216	730	560	1,571	1,377	1,674	1,160	1,090	1,871	13,467
Espèce de déblais......	Roc.......	Roc.........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........	Roc	Roc........	Roc........	Roc........	Roc........
Temps pendant lequel on aurait pu dr....hrs	90·5	224·5	229·	238·5	224·5	219·5	234·	219·50	238·5	224·5	210·	238·5	2,591·5
Temps perdu.......hrs	53·75	112·25	109·25	113·75	158·	153·75	82·	90·25	66·	93·75	89·75	77·25	1,199·75
Nomb. d'heures de dr..	36·75	112·25	119·75	124·75	66·5	65·75	152·	129·25	172·5	130·75	120·25	161·25	1,391 75
Vgs cub. drag. p. heure	104·	118·	121·	104·5	96·5	101·5	127·	134·5	136·	130·4	141·	142·7	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Salaires	707 00	807 56	716 27	682 08	729 50	729 00	729 51	735 00	728 54	731 44	727 84	726 60	8,750 34
Comb., charb. et huile.	200 00	140 25	230 00	213 80	51 62	230 01	227 05	264 01	275 61	272 41	276 67	225 95	2,607 38
Eau..................	....	....	20 00	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	110 00
Subsistance.............	191 97	341 43	295 13	293 63	236 23	222 02	208 87	101 76	341 89	208 32	194 07	208 48	2,843 80
Quaiage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins.. {Machineries	3,064 73	113 04	109 89	151 92	106 90	329 85	48 36	324 22	72 08	13 77	43 68	183 88	4,563 22
Magasins.. {Généralem.	16 15	10 15	14 85	4 85	103 15	54 30	6 90	....	45 16	38 70	442 82	66 40	360 61
Réparations {Matériaux.	170 06	291 17	156 12	46 24	55 00	1,038 00	1,134 30	1,124 92	217 36	82 99	....	72 40	4,831 38
Réparations {Salaires..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Loyer des remorqueurs	....	12 00	....	....	....	....	....	....	....	5 00	....	....	17 00
Dépenses éventuelles...	80 05	....	29 00	6 60	21 75	0 70	....	4 80	....	....	....	15 45	158 35
Dépenses totales...	4,429 96	1,715 60	1,571 26	1,409 12	1,314 15	2,613 88	2,364 99	2,564 71	1,691 54	1,362 63	1,695 08	1,509 16	24,242 08

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au		$ c.		Du	Au		$ c.
					"Row Boat".................	1er mai....	22.	Nanaïmo.....................	12 00
					"Launch"...................	21 janvier..		"	5 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nanaïmo	8,750 34	2,607 38	110 00	2,843 80	....	....	4,563 22	360 61	4,831 38	....	17 00	158 35	24,242 08
Totaux	8,750 34	2,607 38	110 00	2,843 80	....	....	4,563 22	360 61	4,831 38	....	17 00	158 35	24,242 08

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Nanaïmo	20 avril	31 mars	Roc	11,095	2,591·5	1,391·75	$17·41	$2·18
Totaux	....	....	....	11,095	2,591·5	1,391·75	$17·41	$2·18

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre		Poser les amarres.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Nanaïmo	534·25	151·5	22·75	1	21·25	57	....	....	52·5	130·5	1·5
Total, heures perdues	534·25	151·5	22·75	1	21·25	57	....	....	52·5	130·5	1·5

Temps perdu à:	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Nanaïmo	....	9·5	....	2	216	1,199·75	Du 20 avril 1914 au 31 mars 1915. Fin de l'exercice financier.
Total, heures perdues	....	9·5	....	2	216	1,199·75	

Remarques générales: La drague fut mise en commission dans le havre de Nanaïmo, le 20 avril 1914 et travaillait encore le 31 mars 1915. Une seule équipe était employée. Des réparations générales ont été faites dans les chantiers "Wallace Shipyards" du 22 août au 4 septembre 1914.

DRAGUE AVEC APPAREILS DE FORAGE, Nos 1 ET 2, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.													19,794
Espèce de déblais	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	Roc	
Temps pendant lequel on aur. pu drag. . hrs.													
Temps perdu . . . . hrs.													
Nomb. d'heur. de drag.													
Vgs cub. drag. p. heure													

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	2,243 21	2,220 80	2,222 72	2,297 50	2,358 33	2,374 32	2,230 74	2,279 99	2,398 34	2,393 00	2,318 86	2,229 61	27,567 42
Comb., charb. et huile	361 64	246 04	351 61	310 19	267 91	371 38	423 40	376 59	350 92	364 49	239 68	540 31	4,204 16
Eau													
Subsistance													
Quaiage													
Pilotage													
Magasins {Machineries	121 07	210 95	1,257 38	662 99	332 61	137 46	161 30	271 74	233 00	224 07	402 67	103 96	4,119 20
Magasins {Généralem.	123 40	52 78	10 76	121 94	67 19	85 86	61 50	13 86	64 80	13 25	14 95	38 00	668 29
Réparations {Matériaux	1,865 78	788 73	339 59	27 42	160 45	424 22	47 66		371 70	2 42	2 08	79 08	4,109 13
Réparations {Salaires													
Loyer des remorqueurs			62 00										62 00
Dépenses éventuelles	628 51	877 38		1,080 77	877 05	904 90	887 77	1,101 53	895 63	992 02	1,210 40	1,348 20	10,804 16
Dépenses totales	5,343 61	4,396 68	4,244 06	4,500 81	4,063 54	4,298 14	3,812 37	4,043 71	4,314 39	3,989 25	4,188 64	4,339 16	51,534 36

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.					REMORQUEURS LOUÉS.				
Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.	Nom du remorqueur.	Employé.		Localité.	Dépenses.
	Du	Au				Du	Au		
					"Louise et Star"	1er mai	31	Victoria, havre	62 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Victoria, havre	27,567 42	4,204 16	....	....	....	....	4,119 20	668 29	4,109 13	....	62 00	10,804 16	51,534 36
Totaux	27,567 42	4,204 16	....	....	....	....	4,119 20	668 29	4,109 13	....	62 00	10,804 16	51,534 36

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Coût par verge cube.
	Du	Au			
Victoria, havre	1er avril	31 mars	Roc	19·794	$ 2.60

On n'a pas tenu de registre de l'emploi du temps, parce qu'on n'avait pas les formules voulues. Ces formules ont été reçues d'Ottawa et sont maintenant utilisées.

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 302 ("BITTERN") PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
Déblais enlev., vgs cub.	2,885	5,400	....	....	7,830	5,940	6,750	4,725	6,615	6,210	5,670	5,425	57,450
Espèce de déblais......	Grav., sable et roc....	Grav., sable et glaise..	....	....	Sable et glaise.	Gravier.....	Garvier....	Sable, glaise et gravier.	Sable et gravier.	Glaise et gravier.	Glaise et gravier.	Sable et roc.	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag..hrs	234	198	....	....	225	234	243	225	243	234	216	243	2,295
Temps perdu: ......hrs	115	54	....	....	51	41	15	54·5	25	33	21	27	436·5
Nomb. d'heures de drag	119	144	....	....	174	193	228	170·5	218	201	195	216	1,858·5
Vgs cub. drag. p. heure.	24·2	34·5	....	....	45	30·8	29·6	27·7	30·3	30·9	29·1	25·1	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires............s...	492 40	511 10	....	....	605 88	620 00	620 00	620 00	620·00	617 25	568 34	620 00	5,894 97
Comb., charb. et huile..	223 88	....	....	....	....	156 28	....	194 99	....	148 50	....	155 93	879 58
Eau..................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance.............	167 03	182 82	....	....	237 50	219 40	219 65	256 05	233 20	309 59	193 90	232 25	2,251 39
Quaiage................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage...............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins. {Machineries.	24 36	9 37	....	....	12 49	156 84	12 42	4 10	17 71	126 51	43 02	67 70	474 52
Magasins. {Généralem..	15 10	2 55	....	....	27 01	....	3 79	4 35	....	....	10 88	3 80	67 48
Réparations {Matériaux	62 47	49 28	407 54	260 13	36 60	90 82	183 25	1 00	45 65	28 26	....	....	1,165 00
Réparations {Salaires ..	105 10	56 30	270 00	299 31	50 49	....	....	....	....	2 75	51 66	....	835 61
Loyer des remorqueurs	35 00	86 00	....	....	130 00	621 00	702 00	675 00	675 00	615 00	594 00	729 00	4,862 00
Dépenses éventuelles...	....	2 50	....	....	....	7 05	1 45	8 35	....	12 95	....	14 65	46 95
Dépenses totales.....	1,098 34	899 92	677 54	559 44	1,099 97	1,871 39	1,742 56	1,763 84	1,591 56	1,860 81	1,461 80	1,823 33	16,477 50

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.

REMORQUEURS LOUÉS..

Nom du remorqueur	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses.
				$ c.
Ondot..........................	1er avril.	....	Long Beach....................	27 00
Comet..........................	9 et 22 av.	....	Nelson Ferry..................	8 00
"	1er mai..	26 mai...	Nelson Harbour..............	86 00
"	3 août...	31 août...	"	130 00
Ondot..........................	1er sept..	30 sept...	Proctor Narrows.............	621 00
"	1er oct..	31 oct.. ..	"	702 00
"	2 nov....	30 nov....	"	675 00
"	1er déc..	31 déc....	"	675 00
"	2 janv....	31 janv...	"	615 00
"	5 fév....	28 fév....	"	594 00
"	1er mars.	31 mars..	"	729 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machinerie.	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Longbeach	63 67	9 50	....	24 32	....	....	5 12	0 73	12 58	9 02	27 00	0 51	152 45
Nelson, quai de traverse	131 67	34 57	....	88 48	....	....	18 65	2 65	45 78	32 84	8 00	1 85	364 49
Cedar Creek	85 48	12 75	....	32 64	....	....	6 88	0 98	18 89	12 12	....	0 68	168 42
Nelson	1,008 73	150 49	....	385 21	....	....	81 19	11 55	199 33	142 97	216 00	8 03	2,203 50
Proctor Narrows	4,605 42	672 27	....	1,720 74	....	....	362 68	51 57	890 42	638 66	4,611 00	35 88	13,588 64
Totaux	5,894 97	879 58	....	2,251 39	....	....	474 52	67 48	1,165 00	835 61	4,862 00	46 95	16,477 50

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	Heures de travail.	Coût de dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Longbeach	1er avril	4 avril	Sable et gravier	755	36	20	$7·622	$0·201
Nelson, quai de traverse	9 "	21 "	"	1,810	126	72	5·062	0·201
Cedar Creek	22 "	28 "	"	320	54	27	6·237	0·526
Nelson Harbour	30 " / 4 août	26 mai / 29 août	Sable, gravier et alluv.	13,230	432	318	6·929	0·167
Proctor Narrows	1er sept	31 mai	Sab., gravier et cailloux.	41,470	1,647	1,421·5	9·559	0·327
Totaux				57,585	2,295	1,858·5	$8·866	$0·286

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Longbeach	....	....	....	....	....	....	2	....	14	....	....
Nelson, quai de traverse	18	2	....	....	....	18	....	....	5	....	....
Cedar Creek	9	....	....	....	....	....	....	....	9	9	....
Nelson Harbour	18	8	....	....	....	9	63	....	15	....	....
Proctor Narrows	39	12	3	....	....	45	13·5	....	33	33	....
Totaux, heures	84	22	3	....	....	72	78·5	....	76	42	....

Temps perdu à ,	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Longbeach	....	....	....	....	....	16	On n'a pas eu de retardement extraordinaire. On a employé 81 % du temps pendant lequel il aurait été possible de draguer.
Nelson, quai de traverse	2	9	....	....	....	54	
Cedar Creek	....	....	....	....	....	27	
Nelson Harbour	1	....	....	....	....	114	
Proctor Narrows	29	18	....	....	....	225·5	
Totaux, heures	32	27	....	....	....	436·5	

La drague fut mise en commission à Nelson, le 1er avril et elle finit la saison à Proctor, le 31 mars 1915.
Remarques générales : Les travaux de Proctor Narrow's comprennent, Fraser's, Longbeach, Balfour et Ainsworth.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 304 ("HERON") PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	....	1,327	1,575	4,135	3,937	4,809	4,695	3,070	2,172	....	3,279	4,169	33,168
Espèces de déblais	....	Gravier	Gravier.....	Gravier.....	Gravier.....	Vase	Sab. et vase	Vase	Vase, glaise et sable.	....	Vase, glaise et sable.	Vase, glaise, sable et gravier.	
Temps pendant lequel on aurait pu drag ...... hrs	193	234	234	243	234	234	243	225	153	....	216	243	2,452
Temps perdu .... hrs	193	163	151	33	37½	24½	51 ½	95	54½	....	42½	29	874½
Nomb. d'heures de drag.	....	71	83	210	196½	209½	191½	130	98½	....	173½	214	1,577
Vgs cub. drag. par heure	....	18·6	18·9	19·7	20	22·9	24·5	23·6	22	....	18·9	19·4	21·02

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires	533 16	547 71	423 66	445 00	445 00	439 66	545 00	445 00	385 14	192 00	455 00	464 00	5,320 33
Comb., charb. et huile	....	97 00	33 00	99 00	103 50	57 50	69 00	69 00	57 50	....	110 00	66 00	761 50
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	4 00	186 16	185 56	168 86	227 48	176 79	191 26	174 87	127 74	....	164 17	323 37	1,930 26
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins — Machineries	164 83	103 65	....	26 75	1 25	....	23 10	21 70	23 45	6 27	14 45	186 75	572 20
Magasins — Généralem.	7 83	5 50	....	....	....	5 00	....	....	....	10 60	10 00	....	38 93
Réparations — Matériaux	7 56	31 54	15 95	10 19	21 41	96 11	....	4 03	....	....	....	....	186 79
Réparations — Salaires	1 00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1 00
Loyer des remorqueurs	....	15 00	6 00	....	11 00	15 00	16 00	9 50	....	....	....	....	72 50
Dépenses éventuelles	5 25	5 75	12 50	5 00	8 80	6 50	13 75	9 40	3 00	13 00	1 50	4 00	88 45
Dépenses totales	723 63	992 31	676 67	754 80	818 44	796 56	858 11	733 50	596 83	221 87	755 12	1,044 12	8,971 96

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Mallard	7 mai	....	Penticton	15 00
Mallard	17 et 30 juin	....	"	6 00
Unknown	21 août	....	....	5 00
Mallard	28 et 29 août	....	....	6 00
"	29 sept.	....	....	15 00
"	6 oct.	....	....	3 00
"	15 oct.	....	....	3 00
"	16 oct.	....	....	10 00
"	3 nov.	....	....	1 00
"	5 nov.	....	....	1 00
"	6 nov.	....	....	7 50
				$72 50

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :	Salaires.	Combustible.	Salaires.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rivière Okanagan, entre les lacs Okanagan Inférieur et Supérieur	4,667 71	668 09	....	1,693 48	....	....	502 01	34 15	163 87	0 87	72 50	77 59	7,880 27
Tranchée pour la Penticton Lumber Co	185 50	26 55	....	67 30	....	....	19 95	1 36	6 52	0 03	....	3 09	310 30
Lit pour le barrage de contrôle	467 12	66 86	....	169 48	....	....	50 24	3 42	16 40	0 10	....	7 77	781 39
Totaux	5,320 33	761 50	....	1,930 26	....	....	572 20	38 93	186 79	1 00	72 50	88 45	8,971 96

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût de dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Rivière Okanagan, entre les lacs Okanagan Inférieur et Supérieur	1er avril 5 mars	20 déc. 31 mars	Sable, glaise et gravier.	29,473	2,241	1,384	$5 69	26·73c.
Tranchée pour la Penticton Lumber Co	1er fév.	9 fév.	Glaise et sable	1,180	72	55	5 64	26·29c.
Lit pour le barrage de contrôle	10 fév.	4 mars	Glaise et sable	2,515	180	138½	5 64	31·06c.
Totaux	....	....	....	33,168	2,493	1,577½	$5·687	27·05c.

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Enlèvement de billes.	Nettoy. de la rivière.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Rivière Okanagan, entre les lacs Okanagan Inférieur et Supérieur	168	86	12	9	364	63	....	....	2	26	....
Tranchée pour la Penticton Lumber Co	3	9	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Lit pour le barrage de contrôle	9	4	....	....	....	....	....	....	....	4	....
Total, heures perdues	180	99	12	9	364	63	....	....	2	30	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection de l'ouvrage.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Rivière Okanagan, entre les lacs Okanagan Inférieur et Supérieur	5	....	1	....	88	824	On a porté $72.50 au compte du remorquage; bien que les remorqueurs n'aient été employés que 2 heures pour remorquer la drague.
Tranchée pour la Penticton Lumber Co	....	....	5	....	....	17	
Lit pour le barrage de contrôle	....	....	....	....	16½	33½	
Total, heures perdues	5	....	6	....	104½	874½	

Remarques générales: La drague a été mise en commission à Penticton, C.-B., du 21 au 31 janvier. Au cours du mois d'avril, on a travaillé pendant 41 heures à l'amélioration de la rivière Okanagan, et on a déduit ce temps du "temps pendant lequel il aurait été possible de draguer."

DRAGUE DU MINISTÈRE N° 309 ("PELICAN"), PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS, PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	9,136	7,911	....	10,154	8,103	6,129	5,564	3,132	4,312	3,911	4,671	4,605	67,628
Espèce de déblais	Gravier	Gravier	....	Gravier	Sable et gravier.	Sable et gravier.	Gravier et glaise.	Glaise et tuf.	Glaise et sable.	Glaise	Glaise et sable.	Glaise, sab. et gravier.	
Temps pendant lequel on aur. pu drag...hrs	234	234	....	243	234	234	243	225	243	234	216	243	2,583
Temps perdu.......hrs	60	85	....	47	38	51	48	7	20	56	27	40	479
Nomb. d'heur. de drag.	174	149	....	196	196	183	195	218	223	178	189	203	2,104
Vgs cub. drag. p. heure.	52·5	53	....	51·8	41	33·5	28·5	14	19	21·9	24·7	22·6	32·14

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Salaires	442 50	460 00	....	456 28	440 65	460 00	460 00	460 00	460 00	460 00	460 00	460 00	5,019 43
Comb., charb. et huile	....	....	....	....	....	....	40 00	241 00	210 00	....	50 00	....	541 00
Eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance	196 00	178 75	....	175 09	121 60	158 11	120 58	156 07	113 85	134 85	161 60	147 50	1,664 00
Quaiage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
Pilotage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins. Machineries.	20 40	....	2 25	....	....	1 25	1 75	145 00	52 60	4 00	10 30	283 46	521 01
Magasins. Généralem.	....	0 75	0 40	....	7 95	....	....	....	....	....	....	....	9 10
Réparations Matriaux.	2 50	199 47	535 93	....	7 50	....	94 50	....	....	....	....	....	839 90
Réparations Salaires	....	....	281 20	....	....	....	....	....	....	....	....	....	281 20
Loyer des remorqueurs.	....	....	....	10 00	155 00	74 50	35 00	....	....	18 00	....	....	292 50
Dépenses éventuelles	....	....	....	5 00	....	6 25	3 00	1 50	0 75	....	....	2 00	18 50
Dépenses totales	661 40	838 97	819 78	646 37	732 70	700 11	754 83	1,003 57	837 20	616 85	681 90	892 96	9,186 64

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Reliable	2 juil.	....	Chase	10 00
Sea Tractor	19 août.	20 août.	Little River à Sicamous	90 00
Crombie	6 juil.	....	Little River	25 00
"	24 août.	25 août.	Sicamous	40 00
Maud Annis	22 sept.	....	Sicamous à Little River	62 50
Sea Tractor	23 sept.	26 sept.	Little River	12 00
"	17 oct.	....	Little River à Shuswap	35 00
"	19 janv.	....	Shuswap	18 00
				$292 50

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à	Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
							Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Squilax	1,898 99	204 67	....	629 54	....	....	197 11	3 44	317 76	106 39	47 00	7 00	3,411 90
Sicamous	539 16	58 13	....	178 74	....	....	55 97	0 97	90 21	30 20	192 50	1 98	1,147 86
Shuswap	2,581 28	278 20	....	855 72	....	....	267 93	4 69	431 93	144 61	53 00	9 52	4,626 88
Totaux	5,019 43	541 00	....	1,664 00	....	....	521 01	9 10	839 90	281 20	292 50	18 50	9,186 64

Dépenses faites à	Durée de l'ouvragre		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu draguer, hrs.	Heures de travail.	Coût du dragage par heure.	Dépenses totales.
	Du	Au					$ c.	c.
Squilax	1er avril 1es juillet 25 sept.	31 mai 18 août 17 oct.	Gravier	38,437	1,035	796	4 28	8·87
Sicamous	19 août	24 sept.	Sable	7,380	288	226	5 07	15·55
Shuswap	19 oct.	31 mars	Glaise, sable, tuf et grav.	21,811	1,260	1,082	4 27	21·21
Totaux	....	....	....	67,628	2,583	2,104	4 36	13·58

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Pour permettre au. billots de passer.	Changement de place.	Marées et courant	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, etc.	Pour se procurer.	
							Les remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Squilax	40	15	46	9	....	27	....	....	18	41	....
Sicamous	....	....	....	....	....	....	....	....	27	13	....
Shuswap	47½	13	....	....	....	18	....	....	17	39	....
Totaux, heures	87½	28	46	9	....	45	....	....	62	93	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Squilax	11	14	....	....	9	230	
Sicamous	4	2	....	....	16	62	
Shuswap	28	5	....	....	19½	187	
Totaux, heures	43	21	....	....	44½	479	

Remarques générales :—La drague a été mise en commission à Squilax le 1er avril 1914, et fut en réparations à Chase, du 1er au 30 juin.

DRAGUE DU MINISTÈRE No 311 ("SHELDRAKE") PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS DES DÉBLAIS ENLEVÉS ET DE L'EMPLOI DU TEMPS, PAR MOIS.

Item.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	14,920	1,100	....	....	....	3,500	13,815	17,400	17,100	11,350	15,100	16,650	110,935
Espèce de déblais......	Sab. et glai.	Sab. et glai.	....	....	....	Sable	Sable, glaise et roc....	Sable	Sable	Sable	Sable	Sable, glaise	....
Temps pendant lequel on aurait pu drag. hrs	234	18	....	....	....	81	243	225	243	234	216	243	1,737
Temps perdu .... hrs	28·5	1	....	....	....	34	48·5	29·5	45·5	103	44	56	390
Nomb. d'heur. de drag.	205·5	17	....	....	....	47	194·5	195·5	197·5	131	172	187	1,347
Vgs cub. drag. p. heure	72·5	64·7	....	....	....	72·3	71	89	86·5	68	88	89	....

DÉTAILS DES DÉPENSES PAR MOIS.

Item des dépenses.	Avril. $ c.	Mai. $ c.	Juin. $ c.	Juillet. $ c.	Août. $ c.	Septembre. $ c.	Octobre. $ c.	Novembre. $ c.	Décembre. $ c.	Janvier. $ c.	Février. $ c.	Mars. $ c.	Totaux. $ c.
Salaires..............	602 78	38 24	....	....	....	200 67	580 78	620 00	620 00	386 64	605 65	594 49	4,249 45
Comb., charb. et huile.	341 20	45 85	....	....	....	....	235 64	316 16	247 36	262 20	....	309 84	1,758 25
Eau.................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Subsistance............	196 86	21 00	....	....	....	80 75	202 50	215 25	209 25	226 45	191 00	208 56	1,551 62
Quaiage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pilotage..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Magasins { Machineries.	21 55	0 75	....	....	....	147 40	113 50	153 30	152 65	160 45	275 39	256 70	1,281 69
Magasins { Généralem..	3 45	....	....	....	....	1 50	....	7 50	7 30	....	41 25	0 50	61 50
Réparations { Matériaux	8 34	65 29	10 30	32 80	733 05	73 96	129 96	15 00	....	233 16	126 38	28 07	1,456 31
Réparations { Salaires ..	17 22	130 57	....	68 40	404 00	268 00	39 22	4 00	....	....	14 35	25 51	971 27
Loyer des remorqueurs	59 00	....	....	....	....	30 00	5 00	30 00	40 00	....	20 00	24 00	208 00
Dépenses éventuelles...	8 50	....	....	....	....	....	6 80	8 31	18 80	11 90	4 70	6 40	65 41
Dépenses totales...	1,258 90	301 70	10 30	101 20	1,137 05	802 28	1,313 40	1,369 52	1,295 36	1,281 00	1,278 72	1,454 07	11,603 50

REMORQUEURS EMPLOYÉS POUR CES TRAVAUX.

REMORQUEURS DU MINISTÈRE.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.

REMORQUEURS LOUÉS.

Nom du remorqueur.	Employé. Du	Employé. Au	Localité.	Dépenses. $ c.
Smuggler....................	24 avril...	30 avril ..	Columbia R. Narrows........	59 00
"	21 sept....	Seulem...	"	30 00
Barge C. P. R...............	29 oct.....	"	"	5 00
Smuggler....................	19 " ..	21 oct....	"	30 00
"	10 déc.....	14 déc....	"	40 00
"	2 fév	Seulem...	"	20 00
Killarney....................	23 mars ..	"	"	24 00

DÉTAILS DES DÉPENSES ET RÉSULTATS OBTENUS.

Dépenses faites à :		Salaires.	Combustible.	Eau.	Subsistance.	Quaiage.	Pilotage.	Magasins.		Réparations.		Loyer des remorqueurs.	Dépenses éventuelles.	Dépenses totales.
								Machineries	Général.	Matériaux	Salaires.			
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Graham's Ldg	R. Columbia Nar.	3,392 31	1,402 91	....	1,238 04	....	....	1,022 66	49 07	1,161 99	774 98	158 00	52 19	9,252 15
En haut de l'éboul. de roches	R. Columbia Nar.	506 41	209 41	....	184 80	....	....	152 65	7 32	173 45	115 68	20 00	7 79	1,377 51
En bas de l'éboulis de roches	R. Columbia Nar.	228 66	118 33	....	104 43	....	....	86 16	4 14	98 00	65 37	....	4 30	709 39
Nakusp	R. Columbia Nar.	122 07	26 60	....	24 35	....	....	20 22	0 97	22 87	15 24	30 00	1 13	264 45
Totaux		4,249 45	1,758 25	....	1,551 62	....	....	1,281 69	61 50	1,456 31	971 27	208 00	65 41	11,603 50

Dépenses faites à :	Durée de l'ouvrage.		Espèce de déblais.	Nombre de verges cubes.	Temps pendant lequel on aurait pu drag., hrs.	Heures de travail.	Coût de dragage par heure.	Coût par verge cube.
	Du	Au						
Graham's Ldg	1er avril	2 mai	Sable et glaise	86,155	1,386	1,058	$8·745	$0·1074
	23 sept.	18 oct.						
	22 oct.	1er fév.						
	16 mars	31 mars						
En haut de l'éboulis de roches	2 déc.	1er mars	Sable	15,100	207	172	8·009	0·0912
En bas de l'éboulis de roches	1er mars	15 mars	"	9,650	117	108	6·568	0·0735
Nakusp	19 oct.	21 oct.	Roc	40	27	9	29·380	6·6112
Totaux	....	....	....	110,935	1,737	1,347	8·614	0·1046

EXPLICATION DES PERTES DE TEMPS INÉVITABLES.

Temps perdu à :	Réparations.	Changement de place.	Mauvais temps.	Brouillard.	Marées et courant.	Congés.	Pour attendre.		Remorquage, hrs	Pour se procurer.	
							Le remorq.	Les ordres		Du comb.	De l'eau.
Graham's Ldg	152	10·5	1	....	....	36	9	....	71	9·5	....
En haut de l'éboulis de roches	5	6	....	....	....	....	....	....	21	....	....
En bas de l'éboulis de roches	1	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Nakusp	....	....	....	....	....	....	13·5	....	....	....	....
Totaux, heures	158	22·5	1	....	....	36	22·5	....	92	9·5	....

Temps perdu à :	Nettoyage.		Inspection des chaudières.	Manque de fournitures.	Causes diverses.	Total.	Remarques.
	Outillage.	Chaudièr.					
Graham's Ldg	19	7	....	....	13	328	En janvier on a réparé les tubes des chaudières
En haut de l'éboulis de roches	3	....	....	....	....	35	
En bas de l'éboulis de roches	2	....	....	....	....	9	
Nakusp	....	....	....	....	4·5	18	
Totaux, heures	24	7	....	....	17·5	390	

La drague fut mise en commission à Graham's Landing, le 1er avril 1914 et a terminé son travail à cet endroit, le 31 mars 1915.

Remarques générales : On a enlevé environ 37,435 verges cubes de déblais. Cette drague a pour mission d'entretenir le chenal entre les lacs Arrow Inférieur et Supérieur, une distance de 17½ milles, sur la route principale de la partie sud-est de la Colombie-Britannique.

DRAGAGE A L'ENTREPRISE, 1914.

Le bassin Algoma Central, Sault Sainte-Marie, Ont.—Contrat n° 8960. (Voir aussi l'ouvrage exécuté en vertu du même contrat dans le chenal principal du Sault Sainte-Marie) *Soo Dredging and Construction Co.*

Dragues: n° 3, n° 8 et *Derrick.*

Quantité enlevée: 2,864 verges cubes de déblais A, mesure prise sur place, à $3.47; 4,469 verges cubes de déblais B, mesure prise sur place, à 92 cents (pierres, cailloux, vase et sable) .

Montant certifié pour paiement. $12,172.58.

Inspection comprise avec celle des travaux du chenal principal du Sault-Sainte-Marie.

Ouvrage repris le 24 avril 1914.

Suspendu pour la saison, le 31 décembre 1914.

But des travaux: Creuser un bassin au pied de la rue Elgin et au côté ouest du quai *New-Ontario*, de 21½ pieds de profondeur.

Amherst, Qué.—J. T. Bertrand, ingénieur de district. Ouvrage à la journée.

Montant certifié pour paiement: $411.20; ouvrage commencé, novembre 1914; complété, novembre 1914.

But des travaux: forer et enlever du roc au moyen d'explosifs.

Beacon Bar, Saint-Jean, N.-B.—Contrat n° 7304 avec la *Maritime Dredging and Construction Co.* Dragues *Beaver, Cynthia, Iroquois* et *St. John.*

Quantité enlevée: 1,533,017.7 verges cubes. Mesure prise sur les chalands, à 39½ cents et 34 cents par verge cube, classe B.

Montant certifié pour paiement, $541,357; inspection et arpentage, $18,407.55; dépense totale, $559,764.55.

Ouvrage commencé le 1er avril 1914; suspendu pour la saison le 31 mars 1915.

But des travaux: Continuer les améliorations du havre et creuser un bassin d'abri aux quais.

Boar's Head, N.-B., (Rivers Mills).—Contrat n° 9496 prolongé, avec la *New Brunswick Construction Co.* Drague *New Brunswick N° 1.*

Quantité enlevée: 4,099·8 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 26 cents; classe B, vase, argile, bran de scie, bois et pierres.

Montant certifié pour paiement: $1,065.94; inspection, $48; dépense totale, $1,113.94.

Ouvrage commencé le 20 avril 1914.

But des travaux: finir d'enlever les vieux quais et le brise-lames qui se trouvent au-dessous du niveau de l'eau.

Bathurst, N.-B.—Contrat n° 9483, prolongé, avec la *Northern Dredging and Construction Co., Ltd.* Dragues *Hayward, Invader* et *Gray Loggie.*

Quantité enlevée: 190,620 verges cubes, mesure prise sur place, à 25 cents. Classe B, sable et vase.

Montant certifié pour paiement: $49,561.20 (y compris $1,906.20 pour charroyage supplémentaire); inspection, $2,148.92; dépense totale, $51,710.12.

Ouvrage commencé le 20 mai 1914; complété le 20 août 1914.

But des travaux: creuser un chenal de 200 pieds de largeur dans le havre intérieur jusqu'à 17 pieds de profondeur.

Bathurst, N.-B.—Contrat n° 10158 avec la *Northern Dredging and Construction Co., Ltd. Dragues Hayward, Invader, Gray Loggie* et *Stephen D.*

Quantité enlevée: 199,828 verges cubes, mesure prise sur place, 30 cents. Classe B, sable et vase.

Montant certifié pour paiement: $62,675.96 (y compris $2,727.56 pour charroyage supplémentaire); inspection, $2,157.16; dépense totale, $64,833.12.



Dragüe "Mastodon", No. 306, First Narrows, Vancouver, C.-B.

Ouvrage commencé le 24 août 1914; suspendu pour la saison le 28 novembre 1914.
But des travaux: creuser le chenal de l'entrée extérieure.

Batiscan, rivière, Qué.—Contrat avec F. C. Burns. Drague, *Capital.*

Quantité enlevée: 23,734 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 15 cents. Classe B, sable et argile.
Montant certifié pour paiement: $3,560.10; inspection et arpentage, $904.81; dépense totale, $4,464.91.
Ouvrage commencé le 20 mai; complété le 10 août 1914.
But de l'ouvrage: draguer afin d'entretenir le chenal allant au quai du gouvernement en enlevant les récifs, jusqu'à six pieds, au point de traverse; quantité enlevée, 2,256 verges cubes.

Belleville, Ont. (quai Holton).—Contrat avec la *Randolph Macdonald Co.* Drague *N° 5.*

Quantité enlevée: 1,397 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 cents. Classe B, pierres.
Montant certifié pour paiement: $419.10.
Ouvrage commencé le 21 mai 1914; complété le 29 juin 1914.
But de l'ouvrage: creuser un bassin entre le quai de la *Holton Lumber Co.* et celui de la *Allan Coal Co.*, jusqu'à 12 pieds de profondeur.

Black River, N.-B.—Contrat avec Félix Michaud. Drague, *Excavator.*

Quantité enlevée: 1,996·8 verges cubes, mesure prise sur place, à 36 cents; classe B, sable, coquillage, argile et pierre.
Montant certifié pour paiement: $718.85; inspection, $45.75; dépense totale, $764.60.
Ouvrage repris le 27 mai 1914; complété le 16 juin 1914.
But de l'ouvrage: creuser le chenal allant au quai du gouvernement, de 1,300 par 30 pieds, jusqu'à une profondeur de 4 pieds.

Brockville, Ont.—Contrat avec *R. Weddell and Co.* Drague, *Togo.*

Quantité enlevée: 285 verges cubes, mesure prise sur les chalands, 85 cents. Classe B, pierres et argile dure.
Montant certifié pour paiement: $242.25; balance sur les travaux de 1913, $107.31; dépense totale, $349.56.
Ouvrage commencé le 26 août 1914; complété le 26 août 1914.
But de l'ouvrage: enlever le récif, jusqu'à 14 pieds de profondeur.

Burk's Falls, Ont.—Ouvrage à la journée.

Montant certifié pour paiement: $3,249.49.
But de l'ouvrage: enlever l'obstruction dans la rivière Magnetewan.

Beauport, Qué.—Contrat n° 10231 avec la compagnie W. J. Poupore, Ltée. Dragues, *Duke of York, Prince Guy* et *Prince Willie.*

Quantité enlevée: 23,236 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 cents; classe B, sable, vase et cailloux.
Montant certifié pour paiement: $6,970.80; inspection, $553.95; dépense totale, $7,524.75.
Ouvrage commencé le 2 juillet 1914; suspendu pour la saison le 18 novembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser un bassin de 1,200 par 200 pieds sur le côté est, jusqu'à 4 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Blind River, Ont.—Contrat n° 8884 avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.*

Montant certifié pour paiement, $1,157.49, pour payer l'arrérage de 1913.
Complété le 30 août 1913.

Buctouche, grève, N.-B.—Contrat avec Félix Michaud. Drague *Excavator.*

Quantité enlevée: 14,338 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 36 cents. Classe B; sable et argile.
Montant certifié pour paiement, $5,000; inspection, $256.88; dépense totale, $5,256.88.
Ouvrage commencé le 14 juillet; complété le 3 novembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser de nouveau le chenal allant au canal de la grève de Buctouche, de 1,100 par 40 pieds, jusqu'à une profondeur de 3 pieds.

Bécancourt, Qué.—Contrat avec Antoine Saint-Pierre. Drague Saint-Pierre.

Quantité enlevée: 17,814 verges cubes de déblais (charroyés), mesure prise sur les chalands; 1,794 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, ont été jetés pardessus bord, à 18 et 12 cents par verge cube; classe B, sable et argile.
Montant certifié pour paiement, $3,421.80; inspection, $141.40; dépense totale, $9,563.20.
Ouvrage commencé le 3 août; complété le 7 septembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser le chenal, de 1,000 par 50 pieds, du fleuve Saint-Laurent jusqu'au quai public; profondeur, 6 pieds.

Barnaby River, N.-B.—Voir Miramichi-Sud-Ouest.

Bergeronnes, Qué.—Travaux surveillés par P. E. Amiot, ingénieur de district. Ouvrage à la journée.

Montant certifié pour paiement, $409.08.
Ouvrage commencé en juillet 1914; suspendu pour la saison en août 1914.
But de l'ouvrage: creuser le bassin à l'embouchure de la rivière, jusqu'à 7 pieds de profondeur.

Bonshaw, I. P.-E.—Travaux surveillés par M. W. E. Hyndman, ingénieur de district. Ouvrage à la journée.

Montant certifié pour paiement, $252.01.
Ouvrage commencé en octobre 1914; terminé en novembre 1914.
But de l'ouvrage: améliorer le chenal en enlevant les billots, les branches, les souches et les dosses.

Charlottetown, I. P.-E.—Contrat n° 10015 avec V. T. Bertram. Dragues, *McDougal* et *Edmond Hall N° 1.*

Quantité enlevée: 48,770 verges cubes, mesure prise sur place, charroyées, à 28 cents; classe B; 4,204 verges cubes, mesure prise sur place, jetées par-dessus bord, à 18$\frac{2}{3}$ cents; classe B, vase et sable (1 cent de plus pour remorquage de 44,269·7 verges cubes).
Montant certifié pour paiement, $14,883.05; inspection, $329.70; dépense totale, $15,212.75.
Ouvrage commencé le 15 octobre; suspendu pour la saison le 16 décembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser les abords et les fondations pour la *Marine Railway* projeté.

Cobourg, Ont.—Contrat avec *R. Weddell and Co., Ltd.* Drague *Togo.*

Quantité enlevée: 9,007 verges cubes, mesure prise sur les chalands à 20 cents; classe B, sable.
Montant certifié pour paiement, $1,801.40; inspection, $51.40; dépense totale, $1,852.80.
Ouvrage commencé le 23 juillet; terminé le 6 août 1914.
But de l'ouvrage: creuser le havre intérieur, de 600 par 140 pieds, jusqu'à 16 pieds de profondeur.

Cole's Island, N.-B.—Contrat avec la *St. John River Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 2,380·4 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 22½ cents; classe B, argile et pierre.

(Enlever les débris, 23½ heures à $9.47 par heure.)

Montant certifié pour paiement, $758.14; inspection, $45; dépense totale, $803.14.

Ouvrage commencé le 3 septembre; terminé le 18 septembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser un bassin en avant du quai, jusqu'à 9 pieds.

Coldwater, Ont.—Travaux surveillés par M. Armstrong, ingénieur de district; ouvrage à la journée.

Montant certifié pour paiement, $450.37.

Ouvrage commencé le 1er octobre; terminé le 5 novembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser un chenal du pont du Grand-Tronc jusqu'au pont de la baie Sturgeon, de 3,172 par 30 pieds, jusqu'à 6 pieds de profondeur.

Digby, N.-E., la Raquette et le chenal.—Contrat n° 9556, prolongé, avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Dragues *Iroquois* et *Beacon Bar.*

Quantité enlevée: au quai, 100,004.1 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 24½ cents; classe B. A la Raquette, 16,481 verges cubes, mesure prise sur place, à 59 cents; classe B, vase, argile, sable et pierre.

Montant certifié pour paiement, $34,224.80; inspection, $440.30; dépense totale, $34,665.10.

Ouvrage repris le 6 juillet; terminé le 31 août 1914.

But de l'ouvrage: améliorations au quai du gouvernement et sur la Raquette.

Dalhousie, N.-B.—Contrat n° 9997, prolongé, avec la *Northern Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Gray Loggie.*

Quantité enlevée: 319.8 verges cubes, mesure prise sur place, à $5; classe A; 88.8 verges cubees, mesure prise sur place, à 30 cents; classe B, vase, argile et pierre.

Montant certifié pour paiement, $1,625.64.

Ouvrage repris le 24 juin; suspendu pour la saison le 7 juillet 1914.

But de l'ouvrage: creuser un bassin de chargement au quai de la *Lumber Company.*

Dalhousie N.-B.—Contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Gray Loggie.*

Quantité enlevée: 2,974·8 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 29½ cents; classe B, vase et argile.

Montant certifié pour paiement, $877.58.

Ouvrage commencé le 15 juin; terminé le 23 juin 1914.

But de l'ouvrage: creuser le bassin entre le quai de la traverse et le nouveau brise-lames, jusqu'à 15 pieds de profondeur.

Dunham's Wharf, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *New Brunswick N° 1.*

Quantité enlevée: 686 verges cubes, mesure prise sur place, à 28 cents; classe B, gravier et vase.

Montant certifié pour paiement, $192.08; inspection, $14.40; dépense totale, $206.48.

Ouvrage commencé le 21 juillet; terminé le 29 juillet 1914.

But de l'ouvrage: creuser le chenal allant au quai et un bassin en avant, jusqu'à 9 pieds de profondeur.

Douglas Harbour, N.-B.—Contrat avec la *St. John River Dredging and Construction Company.* Drague *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 4,954 verges cubes, mesure prise sur place, à 35 cents; classe B, argile et gravier.

Montant certifié pour paiement, $1,733.90; inspection, $37.92; dépense totale, $1,771.82.
Ouvrage commencé le 9 novembre; suspendu pour la saison le 18 novembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser le bassin, de 340 x 272 pieds jusqu'à une profondeur de 9 pieds au-dessous du niveau d'eau basse.

Doucet's Landing, N.-B.—Contrat avec F. C. Burns. Drague *Capital.*
Quantité enlevée: 2,449 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 11 cents; classe B; 11 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à $1; classe A, cailloux et argile dure.
Montant certifié pour paiement, $1,015.09; inspection, $152.30; dépense totale, $1,167.39.
Ouvrage commencé le 27 novembre; suspendu pour la saison le 9 décembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser l'entrée au quai du Grand-Tronc, jusqu'à 12 pieds.

Dartmouth, N.-E.—Contrat avec la *Nova-Scotia Dredging Co., Ltd.* Dragues *Prince Louis* et *Ajax H.*
Quantité enlevée: 11,424 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 26 cents; classe B, argile dure et vase.
Montant certifié pour paiement, $2,970.24; inspection, $218; dépense totale, $3,188.24.
Ouvrage commencé le 31 décembre 1914; terminé le 31 mars 1915.
But de l'ouvrage: creuser près des quais de la traverse, jusqu'à 14 et 20 pieds, au-dessous de l'eau basse.

False Creek, C.-B.—Contrat n° 9493, prolongé, avec la *Pacific Dredging Co., Ltd.* Dragues *N° 1* et *Robson.*
Quantité enlevée: 876,098 verges cubes, mesure prise sur place, à 21 cents; classe B, vase, sable, gravier, cailloux et coquilles.
Montant certifié pour paiement, $183,980.58; inspection, $13,543.83; dépense totale, $197,524.41.
Ouvrage repris le 1er avril 1914; suspendu pour la saison, le 31 mars 1915.
But de l'ouvrage: creuser à partir de la baie Anglaise jusqu'au pont de la rue Main.

Fraser, rivière, Sand Heads, C.-B.—Contrat n° 9964 avec la *Navigation Dredging Company, Ltd.* Drague *P. D. C. N° 4.*
Quantité enlevée (y compris 892 verges cubes dans janvier 1913): 3,493 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 23½ cents; classe B, sable et argile.
Montant certifié pour paiement, $820.86.
Ouvrage commencé le 2 avril; terminé le 23 avril 1914.
But de l'ouvrage: entretenir la profondeur des *Sand Heads,* à l'entrée des havres de la rivière Fraser.

Foul Ground, havre Saint-Jean, N.-B.—Contrat n° 9426, prolongé, avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.*
Quantité enlevée: 34.3 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à $6.90; classe A; 11,271·8 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 49½ cents; classe B, argile, pierres, vase et cailloux.
Montant certifié pour paiement, $5,816.21; arpentage, $209.50; dépense totale, $6,025.71.
Ouvrage repris le 16 juin 1914; suspendu pour la saison le 20 février 1915.
But de l'ouvrage: entretenir le chenal; enlever le rocher à Foul-Ground, dans l'entrée principale du havre de Saint-Jean.

Fort William, Ont.—Contrat n° 7170 (bassin du G.T.P.), avec la *Great Lakes Dredging Co., Ltd.* Dragues *Frank, N° 7, Empire, Imperial, Joubert, Dominion* et *N° 15.*
Quantité enlevée: 897,109 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 17 et 18½ cents; classe B (y compris le coût de charroyage additionnel), sable, argile, cailloux et argile dure.

Montant certifié pour paiement, $153,856.10; inspection, $6,645; dépense totale, $160,501.10.
Ouvrage repris le 9 mai; suspendu pour la saison le 7 décembre 1914.

Fort William, Ont., rivières Kaministiquia et Mission.—Contrat n° 7339 avec la *Great Lakes Dredging Co., Ltd.* Dragues *Dominion, N° 8, Frank, N° 5, Joubert, Imperial, N° 7* et *Empire.*
Quantité enlevée: 1,832,689 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 11¼ et 26½ cents; classe B (y compris le coût de charroyage additionnel), argile, sable et gravier.
Montant certifié pour paiement, $316,862.87; inspection, voir contrat n° 7170.
Ouvrage repris le 8 mai; suspendu pour la saison le 10 décembre 1914.

Fredericton, N.-B.—Contrat n° 8922, prolongé, avec la *New Brunswick Dredging Co., Ltd.* Dragues *New Brunswick N° 1* et *Tantawanta.*
Quantité enlevée: 27,971·7 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 23 cents; classe B, vase, sable et gravier.
Montant certifié pour paiement, $6,433.49; inspection, $259.29; dépense totale, $6,692.78.
Ouvrage repris le 31 juillet; terminé le 22 août 1914.
But de l'ouvrage: creuser un chenal en bas du pont du chemin de fer allant aux différents quais, et un bassin de virage.

Goat Island.—Voir Little Current.

Goderich, Ont.—Contrat n° 10179 avec Jennings et Ross. Dragues *Goderich, Jack Canuck* et *Menesetung.*
Quantité enlevée: 93,679 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 16 cents; classe B, argile, sable, gravier et argile dure.
Montant certifié pour paiement, $14,968.64; inspection, $857; dépense totale, $15,-845.64.
Ouvrage commencé le 8 juin; suspendu pour la saison le 19 octobre 1914.
But de l'ouvrage: entretenir le chenal d'entrée et agrandir le bassin de virage de 21 à 22 pieds.

Grimross, canal, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Dredging Construction Co., Ltd.* Dragues *New Brunswick N° 1* et *Tantawanta.*
Quantité enlevée: 15,631·4 verges cubes, mesure prise sur place, à 21½ cents; classe B, argile.
Montant certifié pour paiement, $3,360.75; inspection, $71.30; dépense totale, $3,432.05.
Ouvrage commencé le 27 octobre; suspendu pour la saison le 15 novembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser le chenal, de 2,000 par 150 pieds, jusqu'à 11 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Bassin de la rue Germain, havre de Saint-Jean.—Contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Beacon Bar.*
Quantité enlevée: 909·1 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 75 cents; classe B, vase, gravier et bois.
Montant certifié pour paiement, $681.83.
Ouvrage commencé le 17 novembre; terminé le 2 décembre 1914
But de l'ouvrage: creuser le bassin d'amarrage entre les quais, avec une pente de 7 pieds au-dessus de l'eau basse à 12 pieds au-dessous de l'eau basse.
Grandigue, N.-B.—Travaux surveillés par M. G. Stead, ingénieur de district.
Montant certifié pour paiement, $980.13; inspection, $67.81; dépense totale, $1,047.94.
Ouvrage commencé en octobre; terminé le 13 novembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser le chenal d'approche, de 480 par 40 pieds, et les bassins, jusqu'à 4 pieds.

Honey Harbour, Ont. (chenal Big Dog).—Contrat avec William McClinchey.
Quantité enlevée: 427.22 verges cubes, mesure prise sur place, à $8; classe A, roc.
Montant certifié pour paiement, $3,417.76; inspection, $320.15; dépense totale, $3,737.91.
Ouvrage commencé le 28 mai; terminé en août 1914.
But de l'ouvrage: améliorer et redresser le chenal, de 115 pieds par 30, jusqu'à 5 pieds de profondeur.

Holton's Wharf.—Voir Belleville, Ont.

Hoollyburn, C.-B.—Contrat avec J. W. Pyke. Drague *Beaver N° 4.*
Quantité enlevée: 2,769 verges cubes (charroyées) et 1,704 verges cubes (jetées par-dessus bord), mesure prise sur place, à 30 et 20 cents; classe B, sable et gravier.
Montant certifié pour paiement, $1,171.50; inspection, $268.45; dépense totale, $1,439.95.
Ouvrage commencé le 13 août; terminé le 1er octobre 1914.
But de l'ouvrage: creuser un bassin au côté sud-est du quai.

Humphrey's, N.-B.—Contrat avec la *St-John River Dredging and Construction Co.* Dragues *New Brunswick N° 1* et *Tantawanta.*
Quantité enlevée: 12,048·7 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 22½ cents; classe B, vase, sable et argile.
Montant certifié pour paiement, $2,710.96; inspection, $72.50; dépense totale, $2,783.46.
Ouvrage commencé le 26 août; terminé le 27 octobre 1914.
But de l'ouvrage: creuser le bassin au quai jusqu'à 9 pieds.

Killarney, Ont.—Contrat n° 9730, prolongé, avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Kingsford.*
Quantité enlevée: 5,950 verges cubes, mesure prise sur place, à 32 cents; classe B, argile.
Montant certifié pour paiement, $1,904; inspection et arpentage, $312.11; dépense totale, $2,216.11.
Ouvrage commencé le 24 août; terminé le 3 septembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser le chenal d'entrée, de 1,700 par 150 pieds, à travers la batture à l'embouchure du chenal de Killarney, jusqu'à 16 pieds.

Rivières Kaministiquia et Mission.—Voir Fort-William, Ont.

Kingston, Ont.—Contrat avec R. Weddell et Cie. Drague *Togo.*
Quantité enlevée: 7,916 verges cubes, à l'extrémité des rues Bay et Princess, à 24 cents; 303·11 verges cubes, à l'élévateur Richardson, à 40 cents.
Montant certifié pour paiement, $2,021.04.
Ouvrage commencé le 12 août; terminé le 2 septembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser le bassin entre les quais, jusqu'à 14 pieds.

Little Black River, N.-B.—Contrat n° 9508, prolongé, avec F. A. Fowlie. Drague *Fowlie.*
Quantité enlevée: 14,815·76 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 35 cents; classe B, vase.
Montant certifié pour paiement, $5,185.51; inspection, $271; dépense totale, $5,456.51.
Ouvrage repris le 2 juillet; terminé le 14 novembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser le chenal et le bassin de virage, en haut et en bas du pont, jusqu'à 2 et 5 pieds.

Little Current, Ont. (Ile Goat).—Contrat n° 9589, prolongé avec la *Soo Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Excelsion* et le bateau-foreur *Rock King.*
Quantité enlevée: 29,782 verges cubes, mesure prise sur place, à $2.90; classe A; $2.60 par verge cube pour la pierre à chaux, jetée par-dessus bord.
Montant certifié pour paiement, $85,813.70; inspection et arpentage, 2,985.92; dépense totale, $88,799.62.

Ouvrage commencé le 20 juin; suspendu pour la saison le 15 décembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser les abords des quais du chemin A. E. et élargir le chenal, de 2,534 par 150 pieds, jusqu'à 22 pieds.

Levis Graving Dock, Québec.—Contrat avec la compagnie Sable Union, J. L. Lachance. Drague *Clam Shell N° 2.*
Quantité enlevée: 1,236·25 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 60 cents; classe B, vase.
Montant certifié pour paiement, $741.60.
Ouvrage commencé le 3 juin; terminé le 10 septembre 1914.
But de l'ouvrage: enlever la vase accumulée à l'entrée du bassin.

Little Harbour N.-E.—Contrat avec la *Nova Scotia Dredging Co., Ltd.* Drague *Ajax H.*
Quantité enlevée: 11,912·03 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 39 cents; classe B, sable et vase (3,375·03 verges cubes à 29 cents, jetées par-dessus bord).
Montant certifié pour paiement, $4,308.19; inspection, $113.59; dépense totale, $4,421.78.
Ouvrage commencé le 27 août; terminé le 8 octobre 1914.
But de l'ouvrage: creuser un bassin d'ancrage sûr pour les pêcheurs.

Lower St. Louis, N.-B.—Travaux surveillés par G. Stead, ingénieur du district. Ouvrage à la journée.
Quantité enlevée: 4,841 verges cubes, mesure prise sur les chalands.
Montant certifié pour paiement, $1,005.42.
Ouvrage commencé dans juillet; terminé dans septembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser le chenal de le rivière, de 40 pieds de largeur, jusqu'à 3 pieds, à l'eau basse.

Little Aldouane, N.-B.—Travaux surveillés par Georges C. Daigle. Drague *Saint-Charles.*
Quantité enlevée: 252·9 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 35 cents; classe B, vase.
Montant certifié pour paiement, $88.52; inspection, $11.60; dépense totale, 100.12.
Ouvrage commencé le 6 novembre; terminé le 1er novembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser une tranchée dans le chenal de la rivière et enlever les battures au quai public, jusqu'à 4 pieds de profondeur.

Little Harbour, N.-E.—Contrat avec W. P. Morrison, ingénieur de district.
Montant certifié pour paiement, 1,753.30.
Ouvrage commencé en octobre; terminé en décembre 1914.
But de l'ouvrage: creuser un bassin d'ancrage, de 700 pieds par 50 pieds.

Murray Harbour, I. P.-E.—Contrat n° 9444, prolongé, avec V. T. Bartram. Drague *Edmund Hall N° 1.*
Quantité enlevée: 36,098·6 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 24 cents; classe B, gumbo, vase et sable.
Montant certifié pour paiement, $8,663.66; inspection, 169.80; dépense totale, $8,833.46.
Ouvrage repris le 12 mai; terminé le 5 juin 1914.
But de l'ouvrage: élargir et creuser le chenal d'entrée, de 80 par 10 pieds.

Hill Cove, N.-B.—Contrat avec la *Halifax Dredging Co., Ltd.* Drague *Ferguson.*
Quantité enlevée: 5,913¾ verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 29 cents; classe B, argile dure.
Montant certifié pour paiement, $1,714.99.
Ouvrage commencé le 14 mai; terminé le 17 juin 1914.
But de l'ouvrage: creuser l'anse pour la navigation jusqu'à 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Lacs Maquabit et French, N.-B.—Contrat n° 10182 avec la *New Brunswick Construction Co., Ltd.* Dragues *New Brunswick N° 1* et *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 34,428 verges cubes, mesure prise sur place, à 20 cents; classe B, argile, sable et vase.

Montant certifié pour paiement, $6,885.60; inspection, $203.41; dépense totale, $7,089.01.

Ouvrage commencé le 25 mai; suspendu pour la saison le 30 juin 1914.

But de l'ouvrage: creuser le chenal d'entrée du lac, à partir du lac Grand, de 2,640 par 75 pieds.

Milerton, N.-B.—Contrat avec la *Peter England Extract Co.*; quai, 297.1 verges cubes; *Pulp and Paper Co.,* quai, 131.1 verges cubes. Drague *Peter England.*

Quantité enlevée: 428·2 verges cubes, mesure prise sur place, à 55 cents; classe B, argile, sable et vase.

Montant certifié pour paiement, $235.51; inspection, $13.50; dépense totale, $249.01.

Ouvrage commencé le 30 juin; terminé le 4 juillet 1914.

But de l'ouvrage: creuser un bassin, au quai, de 218 pieds de longueur afin de permettre aux chalands de décharger; profondeur, 5 pieds.

Margaree, havre, N.-E.—Contrat n° 10324 avec V. T. Bartram. Drague *E. Hall N° 1.*

Quantité enlevée: 22,640.14 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à $5; classe A, 55 cents pour la classe B, et $1.10 pour les épaves; épaves, sable, gravier, cailloux et débris de brise-lames.

Montant certifié pour paiement, $12,364.60; inspection, $210.33; dépense totale, $12,574.93.

Ouvrage commencé le 29 août; terminé le 17 octobre 1914.

But de l'ouvrage: creuser un chenal à travers la batture, et le chenal extérieur jusqu'à 8 pieds de profondeur

Maxwell, îles, Whalen's Shoal, Ont.—Contrat privé avec Wm. Carson, de Middland.

Quantité enlevée: 23 verges cubes, mesure prise sur place; classe A.

Montant certifié pour paiement, $200.

Ouvrage commencé le 28 juillet; terminé le 15 août 1914.

But de l'ouvrage: enlever la batture de roche sur le côté est du chenal pour les bateaux à vapeur.

McKellar, rivière, Fort William, Ont.—Contrat n° 8787, prolongé, avec la *Great Lakes Dredging Co., Ltd.* Dragues *N° 1, N° 6, N° 15* et *N° 8.*

Quantité enlevée: 751,944 verges cubes, mesure prise sur place, à 17½ cents; classe B, et $3.85 par verge cube pour la classe A; argile, sable, dépôts laissés par la glace, argile dure et cailloux (311 verges cubes, classe A).

Montant certifié pour paiement, $160,783.44; inspection, 369.65; dépense totale, $161,153.09.

Ouvrage repris le 8 mai; terminé le 10 décembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser le chenal, sur 400 pieds, dans la rivière McKellar, jusqu'à 25 pieds.

McKellar, rivière, Fort William, Ont.—Contrat n° 10298 avec la *Great Lakes Dredging Co., Ltd.* Dragues *N° 8, N° 5, N° 15* et *Dominion.*

Quantité enlevée: 144,239 verges cubes, mesure prise sur place, à 23 cents; classe B, argile et sable.

Montant certifié pour paiement, $37,502.14.

Ouvrage commencé le 23 octobre; terminé le 11 décembre 1914.

But de l'ouvrage: élargir le chenal jusqu'à 500 pieds et jusqu'à 25 pieds de profondeur.

McDonald's Point, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Construction Co., Ltd.* Dragues *New Brunswick N° 1* et *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 14,200·6 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 28 cents; classe B, vase.

Montant certifié pour paiement, $3,976.17; inspection, $63.76; dépense totale, $4,039.93.

Ouvrage commencé le 24 septembre; terminé le 31 octobre 1914.

But de l'ouvrage: creuser le bassin en avant du quai, jusqu'à 9 pieds au-dessous de l'eau basse.

Miramichi-Nord-Ouest, rivière, N.-B.—Contrat n° 9565, prolongé, avec Peter England. Drague *Peter England.*

Quantité enlevée: 14,004·3 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 37 cents; classe B, gravier, sable, pierre et déchets.

Montant certifié pour paiement, $5,181.59; inspection et arpentage, $233.88; dépense totale, $5,415.47.

Ouvrage repris le 9 juillet; terminé le 29 septembre 1914.

But de l'ouvrage: compléter le chenal creusé à travers les battures, de 100 pieds de largeur et 5 pieds de profondeur.

Bassins Nelson et Wellington et Navy Island Bar, Saint-Jean-Ouest, N.-B.—Contrat n° 9610, prolongé, avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Beacon Bar.*

Quantité enlevée: 8,751 verges cubes, mesure prise sur place, à 34½ cents; classe B, sable et vase.

Montant certifié pour paiement, $3,019.10.

Ouvrage repris le 5 juin; terminé le 24 septembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser les bassins des goélettes. Enlever le bas de *Navy Island Bar* afin de raccourcir la route du bateau de traverse.

Nanaïmo, C.-B.—Contrat n° 10201, avec la *Pacific Dredging Company. Drague Robson.*

Quantité enlevée: 117,715 verges cubes, mesure prise sur place, à 23½ cents; classe B, sable et argile.

Montant certifié pour paiement, $27,663.02.

Ouvrage commencé le 29 juin; terminé le 16 septembre 1914.

But de l'ouvrage: améliorer le chenal d'entrée du havre, élargir et creuser jusqu'à 30 pieds de profondeur.

Notre-Dame de Pierreville, Qué.—M. Sabourin, ingénieur de district. Ouvrage à la journée.

Montant certifié pour paiement, $580.

But de l'ouvrage: enlever les déblais jetés sur les deux côtés du chenal.

Oak Point, N.-B.—Contrat n° 9817 avec la *Maritime Dredging Company, Ltd.* Drague *New Brunswick N°1.*

Quantité enlevée: 41,200 verges cubes, mesure prise sur place, à 19½ cents; classe B, vase, argile et roches.

Montant certifié pour paiement, $8,034; inspection, $141.09; dépense totale, $8,175.09.

Ouvrage commencé le 2 septembre; terminé le 24 juillet 1914.

But de l'ouvrage: creuser un bassin en avant du quai, jusqu'à 11 pieds de profondeur.

Orillia, Ont.—Ouvrage à la journée.

Montant certifié pour paiement, $85.

But de l'ouvrage: enlever les vieux caissons.

Pitt River, C.-B.—Contrat n° 9587, prolongé, avec la *Pacific Dredging Co., Ltd.* Dragues *Robson* et *N° 1.*

Quantité enlevée: 474,328 verges cubes, mesure prise sur place à 18 cents; classe B, sable.

Montant certifié pour paiement, $85,379.04; inspection, $704.20; dépense totale, $86,083.24.

Ouvrage repris le 1er avril; terminé le 12 octobre 1914.

But de l'ouvrage: creuser le chenal, sur 6,200 par 300 pieds, à travers la batture obstruant l'entrée, jusqu'à 25 pieds de profondeur.

Powell River, C.-B.—Contrat n° 10045 avec la *Pacific Dredging Company, Ltd.* Drague *Puget Sound.*

Quantité enlevée: 72,130 verges cubes, mesure prise sur place, à 44 cents; classe B, vase et sable.

Montant certifié pour paiement, $31,737.20; inspection, $164.05; dépense totale, $31,901.25.

Ouvrage commencé le 1er avril; terminé le 13 mai 1914.

But de l'ouvrage: creuser les bassins, le long des quais, jusqu'à 15 et 25 pieds de profondeur.

Powell River, C.-B.—Contrat avec la *Pacific Dredging Company.* Drague *Beaver N° 2.*

Quantité enlevée: 8,000 verges cubes, mesure prise sur place, à 44 cents; classe B, sable et cailloux.

Montant certifié pour paiement, $3,520.

Ouvrage commencé le 30 juin; terminé le 27 juillet 1914.

But de l'ouvrage: prolongement du contrat n° 10045.

Port Arthur, Ont.—Contrat n° 9490, prolongé, avec W. E. Phin. Drague *Kennequhair.*

Quantité enlevée: 416,410 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 13 cents; classe B, sable et argile.

Montant certifié pour paiement, $54,133.30; inspection et arpentage, $570.40; dépense totale, $54,703.70.

Ouvrage repris le 11 mai; terminé le 30 septembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser les quais à charbon du Canadien-Nord; élargir le havre, de 4,700 par 300 pieds, jusqu'à 25 pieds de profondeur.

Picnic Island, Ont.—Contrat n° 7816, prolongé, avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.* Dragues *Kingsford, Derrick Scow N° 1* et *Charles Boone.*

Quantité enlevée: 45,903 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à $1.70; classe A, pierre à chaux.

Montant certifié pour paiement, $78,035.10; inspection et arpentage, $2,952.17; pense totale, $80,997.27.

Ouvrage commencé le 12 mai; suspendu pour la saison le 3 novembre 1914.

But de l'ouvrage: améliorer le chenal en creusant sur 5,000 par 300 pieds, à travers la batture sur la route du steamer, vis-à-vis de l'île Picnic, jusqu'à 22 pieds de profondeur.

Petit de Grat, N.-E.—Contrat n° 9637, prolongé, avec la *Coastal Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Cadeco N° 2.*

Quantité enlevée: 10½ verges cubes, mesure prise sur place, à $5; classe A, pierre; 12,884 verges cubes, mesure prise sur les chalands, classeB; 775 verges cubes de classe A, à $5; classe B à 36 cents, roche et gravier.

Montant certifié pour paiement, $7,267.26; inspection, $141.60; dépense totale, $7,408.86.

Ouvrage repris le 6 juin; terminé le 22 juillet 1914.
But de l'ouvrage: creuser le chenal jusqu'au quai, à une profondeur de 30 pieds au-dessous du niveau d'eau basse.

Port Burwell, Ont.—Contrat n° 10257 avec la *C. S. Boone Dredging Construction C., Ltd.* Drague *Meade.*
Quantité enlevée: 62,500 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 19⅞ cents; classe B, sable et argile.
Montant certifié pour paiement, $12,421.87; inspection, $297.43; dépense totale, $12,719.30.
Ouvrage commencé le 17 juin; terminé le 6 octobre 1914.
But de l'ouvrage: élargir et creuser le chenal d'entrée extérieure jusqu'à 21 pieds.

Parsborough, Ont.—Travaux surveillés par M. Locke, ingénieur de district. Ouvrage à la journée.
Quantité enlevée: 4,824 verges cubes; classe B, vase et argile.
Montant certifié pour paiement, $4,882.30; inspection, dépense totale, $4,882.30.
Ouvrage suspendu pour la saison en septembre 1914.
But de l'ouvrage: enlever les obstructions dans le chenal.

Rainy River, Ont.—Contrat n° 9630, prolongé, avec J. T. Horne; drague *Moose.*
Quantité enlevée: 87,201 verges cubes, mesure prise sur place, à 45 cents; classe B, vase et argile.
Montant certifié pour paiement, $39,240.45; inspection, $284; dépense totale, $39,-524.45.
Ouvrage repris le 20 mai; terminé le 8 août 1914.
But de l'ouvrage: creuser et élargir le chenal, de 200 pieds de longueur, au vieux chenal des steamers, jusqu'à 14 pieds de profondeur.

Rustico, I.P.-E.—Contrat n° 9879 avec V. T. Bartram; drague *Edmund Hall.*
Quantité enlevée: 10,052 verges cubes, mesure prise sur les chalands; 955 verges cubes, mesure prise sur place, jetées par-dessus bord, à 75 cents; classe B, à 35 cents par verge.
Montant certifié pour paiement, $7,873.75; inspection, $101.70; dépense totale, $7,975.45.
Ouvrage commencé le 9 juillet; terminé le 3 août 1914.
But de l'ouvrage: creuser le chenal, de 1,000 par 80 pieds, à travers la batture obstruant l'entrée, jusqu'à une profondeur de 10 pieds.

Rustico, I.P.-E. (havre intérieur).—Contrat avec V. T. Bartram. Drague *Edmund Hall.*
Quantité enlevée: 17,001·2 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 28½ cents; classe B, sable.
Montant certifié pour paiement, $4,845.34; inspection, $12.50; dépense totale, $4,857.84.
Ouvrage commencé le 9 juillet; terminé le 3 août 1914.
But de l'ouvrage: creuser le chenal d'entrée jusqu'à 10 pieds, sur 80 pieds de largeur en avant des hangars à poisson.

Rivière La Lute, Qué.—Ouvrage à la journée.
Dépense totale, $299.25.
But de l'ouvrage: enlever les arbres renversés et le rocher dans la rivière au moyen d'explosifs.

Rivière Saint-Jean, N.-B.—Travaux surveillés par J. K. Scammell, ingénieur de district.

Montant certifié pour paiement, $1,967.70.

Ouvrage commencé en août; terminé en octobre 1914.

But de l'ouvrage: enlever les branches dans la rivière.

Rexton, N.-B.—Contrat avec l'ingénieur de district.

Ouvrage à la journée.

Montant certifié pour paiement, $448.28.

Ouvrage commencé en octobre; terminé en novembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser le bassin en avant du quai public jusqu'à 15 pieds de profondeur.

Rivière Quinchien, Qué.—Travaux surveillés par A. E. Dubuc, ingénieur de district. Drague *N° 106*.

Quantité enlevée: 340 verges cubes.

Montant certifié pour paiement, $143.

Ouvrage commencé fait en décembre 1914.

But de l'ouvrage: drainer le terrain jusqu'à 5 pieds à l'eau basse.

Rivière Saint-Charles, N.-B.—Travaux surveillés par Geoffrey Stead, ingénieur de district.

Ouvrage à la journée.

Montant certifié pour paiement, $1,301.46.

Ouvrage commencé en juillet; terminé en septembre 1914.

But de l'ouvrage: compléter le dragage du chenal, sur 3,300 par 30 pieds, à travers des battures dans la rivière, jusqu'à 3 pieds à l'eau basse.

Swim's Point, N.-E.—Contrat avec la *Southern Salvage Company. SS. Coast Guard.*

Quantité enlevée: 937 tonnes de cailloux; classe A.

Montant certifié pour paiement, $2,424.10; inspection, $70.50; dépense totale, $2,494.60.

Ouvrage commencé le 1er avril; suspendu pour la saison le 28 avril 1914.

But de l'ouvrage: enlever les cailloux dans le havre.

Saint-Jean, havre, N.-B.—Voir *Beacon Bar, Bassin de la rue Germain, Quai South Market, Foul Ground et les Bassins Nelson et Wellington.*

Saint-Andrews, N.-B.—Contrat n° 9521 avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.*

Aucun travail n'a été fait en 1914.

Montant certifié pour paiement, $998.14 (arrérage de 1914).

Sand Heads.—Voir rivière Fraser, C.-B.

Saint-Georges, N.-B.—Contrat n° 9500, prolongé, avec J. S. Gregory.

Montant certifié pour paiement, $2,237.79 (arrérage de 1913); dépense totale, $2,237.79.

Sault Sainte-Marie, Ont.—Contrat n° 9065, prolongé, avec la *Soo Dredging and Construction Co.*

Quantité enlevée: 4,103.5 verges cubes, mesure prise sur les chalands, classe A; 1,226.5 verges cubes, mesure prise sur les chalands, classe B, roche, sable et vase.

Aucun paiement n'a été fait.

Sault Sainte-Marie, Ont.—Contrat n° 8960 avec la *Soo Dredging and Construction Co.* Dragues *N° 3, N° 8* et *Derrick.*

Quantité enlevée: 12,364 verges cubes, mesure prise sur place, à $3.47, classe A; 2,763 verges cubes, mesure prise sur place, à 92 cents; classe B, pierres, cailloux, vase et sable.

Montant spécifié pour paiement, $45,098.04; inspection, $4,431.44; dépense totale, $49,529.48.

Ouvrage repris le 24 avril; suspendu pour la saison le 1er décembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser un bassin à l'extrémité de la rue Elgin, entre le bassin du chemin de fer A. C. et le quai New-Ontario, et le chenal principal jusqu'à 21.5 pieds.

Miramichi-Nord-Ouest, N.-B. (Rivière Barnaby).—Contrat n° 9651 avec Peter England. Drague *Peter England.*

Quantité enlevée: 3,555·6 verges cubes, mesure prise sur place, à 60 cents; classe B, argile, sable et gravier.

Montant certifié pour paiement, $2,133.33; inspection, $103.88; dépense totale, $2,237.21.

Ouvrage commencé le 3 juillet; suspendu pour la saison le 13 novembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser deux chenaux aux extrémités inférieure et supérieure de l'île Barnaby jusqu'à 3 et 4 pieds.

Rivière Saguenay, Qué.—Contrat n° 7925, prolongé, avec la *Continental Dredging Co., L'd.* Drague *Algonquin.*

Quantité enlevée: 6,006 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 32½ cents; classe B, argile.

Montant certifié pour paiement, $1,951.95; inspection, $30.38; dépense totale, $1,982.33.

Ouvrage commencé le 1er juillet 1913; terminé le 4 juillet 1914; payé en 1914.

Southport, I. P.-E.—Voir Charlottetown.

South Market (quai) Saint-Jean, N.-B.—Contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Beacon Bar.*

Quantité enlevée: 545 verges cubes, mesure prise sur place, à 47 cents; classe B, vase.

Montant certifié pour paiement, $256.15.

Ouvrage commencé le 28 juin; terminé le 6 juillet 1914.

But de l'ouvrage: creuser en avant du quai, jusqu'à 10 pieds au-dessous de l'extrême eau basse.

Starkley's, N.-B.—Contrat avec la *St. John River Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 1,658.5 verges cubes, classe B, sable et argile.

Montant certifié pour paiement, $352.92; inspection, $9; dépense totale, $361.92.

Ouvrage commencé le 31 août; terminé le 2 octobre 1914.

But de l'ouvrage: creuser le bassin en avant du quai jusqu'à 9 pieds de profondeur.

Saint-Eloi, Qué.—

Ouvrage à la journée.

Montant certifié pour paiement, $999.37.

But de l'ouvrage: creuser à la Rivière-du-Loup, sur 800 par 20 pieds.

Trenton, Ont.—Contrat n° 9473, prolongé, avec *R. Weddell and Co.* Dragues *I. X L., Trenton* et *Togo.*

Quantité enlevée: 13,160 verges cubes, mesure prise sur place, enlevées à $1.20, et 190 verges cubes, classe A, forées, enlevées au moyen d'explosifs et transportées; 255,600 verges cubes, mesure prise sur place, à 22 cents; classe B, vase, cailloux et roches.

Montant certifié pour paiement, $72,774.50; inspection, $957.40; dépense totale, $73,731.90.

Ouvrage repris le 5 mai; terminé le 16 septembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser le chenal d'entrée du havre inférieur jusqu'à 14 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, avec un bassin de virage, de 1,500 par 100 pieds.

The Range, N.-B.—Contrat avec la *St. John River Dredging Co.* Drague *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 1,753 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 cents; classe B, vase et dosses.

Montant certifié pour paiement, $525.90; inspection, $27; dépense totale, $552.90.

Ouvrage commencé le 24 juin; terminé le 29 juin 1914.

But de l'ouvrage: creuser un bassin au quai à eau profonde, jusqu'à 4 pieds.

Tamboline Slough, C.-B.—Contrat avec la *Navigation Dredging Co., Ltd.*

Quantité enlevée: 19,487 verges cubes, mesure prise sur place, à 19 cents; classe B.

Montant certifié pour paiement, $3,700.82.

Ouvrage commencé le 15 juin; terminé le 28 novembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser l'extrémité du large de l'étang jusqu'à 7 pieds.

Saint-Jean-Ouest, N.-B.—Voir bassins Nelson et Wellington, et Navy Island Bar.

Whycocomagh, N.-E.—Contrat n° 9641, prolongé, avec la *Atlantic Dredging Co., Ltd.* Drague *Pepperell.*

Quantité enlevée: 760 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 19 cents; classe B, vase (2,262 verges cubes déduites des décomptes finals pour dragage au-dessous du niveau spécifié).

Inspection, $20.20.

Ouvrage repris le 7 août; terminé le 10 août 1914.

But de l'ouvrage: creuser le chenal d'entrée, le bassin de virage et les bassins du quai public.

Windsor, N.-E.—Contrat avec Wm. W. Shaw. Dragage à la main.

Quantité enlevée: 3,083½ verges cubes, mesure prise sur place, à 60 cents; classe B, vase.

Montant certifié pour paiement, $1,850.10; inspection, $61.40; dépense totale, $1,911.50.

Ouvrage commencé le 15 juin; terminé le 28 novembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser le bassin, de 450 par 100 pieds, jusqu'à 3 pieds de profondeur.

White's Cove, N.-B.—Contrat avec la *St. John River Dredging Co.* Drague *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 2,188·8 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 cents; classe B, vase, sable et argile.

Montant certifié pour paiement, $656.64; inspection, $45; dépense totale, $701.64.

Ouvrage commencé le 7 juillet; terminé le 22 juillet 1914.

But de l'ouvrage: creuser le bassin au quai, jusqu'à 9 pieds.

West Arichat, N.-E.—Contrat avec la *Atlantic Dredging Co., Ltd.* Drague *Quency.*

Quantité enlevée: 9,123 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 38½ cents; classe B, roches, argile, vase, sable et gravier.

Montant certifié pour paiement, $3,512.36; inspection, $163.95; dépense totale, $3,676.31.

Ouvrage commencé le 19 septembre; terminé le 28 octobre 1914.

But de l'ouvrage: enlever deux battures, jusqu'à 12 et 13 pieds de profondeur.

Webster, N.-B.—Contrat avec la *New Brunswick Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 6,771·1 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 28 cents; classe B, sable et argile.

Montant certifié pour paiement, $1,895.91; inspection, $54; dépense totale, $1,949.91.

Ouvrage commencé le 28 septembre; terminé le 17 octobre 1914.

But de l'ouvrage: creuser le bassin en avant du quai jusqu'à 9 pieds.

Young's Cove, N.-B.—Contrat avec la *St. John River Dredging Co.* Drague *Tantawanta.*

Quantité enlevée: 972·4 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 cents; classe B, argile.

Montant certifié pour paiement, $291.72; inspection, $23.70; dépense totale, $315.42.

Ouvrage commencé le 30 juin; terminé le 5 juillet 1914.

But de l'ouvrage: creuser le bassin d'accostage, jusqu'à 9 pieds à mer basse.

Yarmouth, N.-E.—Quai Evangeline.—Contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Beacon Bar.*

Quantité enlevée: 10,096 verges cubes, mesure prise sur les chalands, à 40 cents, classe B, vase.

Montant certifié pour paiement, $4,038.40; inspection, $215.30; dépense totale, $4,253.70.

Ouvrage commencé le 3 octobre; terminé le 4 novembre 1914.

But de l'ouvrage: creuser près du quai Evangéline pour améliorer la navigation.

MATÉRIEL DE DRAGAGE SOUS LE CONTROLE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1915.

DRAGUES À GODETS ET ÉCHELLE DU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipée.	Valeur actuelle	Coque. Matériaux.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur totale.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage	Coque. Tirant d'eau chargé.	Machines principales. Type.	Machines principales. Dimensions.	Machines principales. Constructeur.	Machines à propulsion. Nombre.	Machines à propulsion. Type.	Machines à propulsion. Dimensions.
						$	$		'	' "	' "	'						
P.W.D. No. 1..	....	G. 1694 R327·50	1905	Sorel, Qué	....	612,784	600,000	Acier.	147	42 0	12 0 F 15 0 A	18	Triple détente .	14", 22", & 36" x 22"	Polson Iron Works.	2	Triple détente	14", 22" & 36" x 22".
P.W.D. No. 2...	71,716	290	1875	Renfrew, Ecosse	Wm. Simons & Cie, Ltée.	100,000	30,000	Fer ..	176	30 0	11 0	15	Marine..........	28" x 21"..	Wm. Simons & Cie, Ltée.	1	Marine........	28" x 21".
P.W.D. No. 7...	130.249	G232·01 N 46·69	1872	Renfrew, Ecosse	Wm. Simons & Cie, Ltée.	110,000	75,000	Fer...	132	21 0	8 0	6	Verticale, basse pression.	....	Wm. Simons & Cie, Ltée.	2	De long enlong condensation.	22" x 24".
P.W.D. No. 306	129,529	G677·38 R434·75	1910	Renfrew, Ecosse	Wm. Simons & Cie, Ltée.	210,000	200,000	Acier.	200	36 6	11 0	....	De long en long composée.	18" & 36" x 24".	W. Simons & Cie, Ltée.	2	De long enlong composée.	18" & 36" x 24".

Nom.	Chaudières. Nombre.	Chaudières. Type.	Chaudières. Diamètre.	Chaudières. Longueur.	Chaudières. Chevaux-vapeur.	Chaudières. Combustible par jour de 10 heures.	Combustible. Capacité.	Combustible. Sorte.	Profondeur pend. l'ouvr. Maximum.	Profondeur pend. l'ouvr. Minimum.	Longueur de l'échelle.	Godets. Nombre.	Godets. Capacité.	Chalands à bascule. Nombre.	Chalands à bascule. Capacité de chaque.	Câbles pour les ancres. Nombre.	Câbles pour les ancres. Dimension.	Machines pour les câbles des ancres. Dimension.	Machines pour les câbles des ancres. Type.	Condensateur. Dimension.	Condensateur. Type.	Nombre de l'équipage.	Capacité moyenne.	Verges cubes à l'heure. Argile.	Alluvion.	Sable.	Gravier.	Argile et alluvion.	Sable et gravier.	Cailloux.
			' "	' "					'	"	' "				Vgs. cub.								Vgs. cub.							
P.W.D. No. 1..	2	Cylindrique	12 9	11 0	....	5 tonnes	150 tonnes	Charb. mou	52	17	107 11	48	1 v.c.	2	500	6	$1\frac{5}{8}$" & $1\frac{1}{4}$"	2-10" x 12"	Simple.	3' 0" x 8' 5"	Surface.	22	....	1000	1000	....	1000	1000	[1]400	80
P.W.D. No. 2..	1	Scotch Marine.	14 7	9 6	....	4 "	60 "	Charbon de Sydney.	28	$11\frac{1}{2}$	65 0	32	$\frac{1}{3}$ v.c.	1	350	2	$1\frac{1}{6}$".....	7"x10".	Simple.	3'0"x6' 0".	Surface.	19	1200	100	150	200	200	130	200	..
P.W.D. No. 7..	1	Scotch......	10 0	9 0	....	3 "	70 "	Charb. mou	20	7	51 0	25	4 p. c.	1	90	12	$\frac{7}{8}$", $\frac{3}{4}$", $\frac{5}{8}$"	2-6"x	Simple.	[3]612 tubes	Surface.	16	1000	200	200	100	200	200	100	..
P.W.D. No. 306	2	Scotch Marine.	10 0	12 9	....	20 brls..	200 brls ..	Huile brute.	60	15	130 0	44	24 "	..	....	7	$1\frac{1}{2}$", $1\frac{3}{8}$", $1\frac{1}{4}$", 1"	8"x11".	Simple.	8' 0"..	Surface.	43	3000	....	150	300	300	100	[4]200	..

Y compris les cailloux. [2] Et machine "donkey". [3] $1\frac{3}{4}$" tubes 6' 0" de longueur. [4] Y compris les cailloux.



Dérocheuse Lobnitz, No. 1., C.-B.

DRAGUES HYDRAULIQUES DU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipée.	Valeur actuelle	Coque. Matériaux.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur totale.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Coque. Tirant d'eau chargée.	Machines à pomper. Type.	Machines à pomper. Dimensions.	Machines à pomper. Chevaux-vapeur.
						$	$		′ ″	′ ″	′ ″	′ ″			
P.W.D. No. 3..	130,642	G. 475 / R. 319	1900	Rotterdam.........	Lohnis & Cie.......	60,398	45,000	Acier..........	162 0	28 0	10 6	13 0	Triple détente..	11 1/16″, 16 7/32″, 27 1/16″ x 18″.	300
P.W.D. No. 5..	....	....	1906	Toronto.............	Polson Iron Works..	183,770	183,000	"	117 0	52 0	6 0	....	....	14″, 22 x 36″.........	....
P.W.D. No. 12.	133,759	434·84	1913	St-Jean, N.-B.......	Phoenix Foundry & Mach. Co.	82,500	82,500	"	110 0	32 0	3 6	....	Triple détente..	8½″, 13½″ & 22″ x 16″..	200
P.W.D. No. 201	....	....	1906	Selkirk, Man........	Polson Iron Works..	30,000	20,000	Bois..........	115 0	33 0	4 6	....	Composée.......	10″ & 20″ x 12″.......	....
P.W.D. No. 303	....	4,023	1907	Danzig, Allemagne.	Shichan & Cie......	250,000	235,000	Acier..........	200 0	34 6	10 0 A. / 5 0 F.	13 0 A. / 15 0 F.	Composée.......	2-13½″ & 25″ x 15″.....	270
P.W.D. No. 305	....	G591·63 / R319·38	1901	New-Westminster, C.-B.	Polson Iron Works..	130,172	100,000	Acier et bois..	125 0	32 0	5 6	....	Triple détente..	13, 5″, 22″ & 36″ x 20″	500

Nom.	Machines à propulsion. Type.	Machines à propulsion. Dimension.	Machines à propulsion. Chevaux-vapeur.	Chaudières. Nombre.	Chaudières. Type.	Chaudières. Diamètre.	Chaudières. Longueur.	Chaudières. Chevaux-vapeur.	Chaudières. Combustible par jour de 10 heures.	Combustible. Capacité.	Combustible. Espèce.	Diamètre du tuyau de succion.	Tuyau de décharge. Diamètre.	Tuyau de décharge. Longueur.	Chalands à bascule. Nombre.	Chalands à bascule. Capacité, vgs cub.	Prof. des mat. drag. Maximum.	Prof. des mat. drag. Minimum.	Capacité moyenne, vgs cub.	Nombre de l'équipage.	Verges cubes à l'heure. Sable.	Verges cubes à l'heure. Alluvion.	Verges cubes à l'heure. Argile.	Verges cubes à l'heure. Gravier.	Verges cubes à l'heure. Sable et gravier.	Verges cubes à l'heure. Sable et alluvion.	Verges cubes à l'heure. Sable, gravier et cailloux.
						′ ″	′ ″					″	″	′			′	′ ″									
P.W.D. No. 3..	....	....	....	2	Scotch Marine	93½	9 6	....	5,500 liv	22 tonnes.	Char.mou	24	21½	....	2	483	....	....	....	17	700	600	300	900	483	700	...
P.W.D. No. 5..	....	....	....	2	Scotch Marine	12 0	....	....	8 tonnes	250 "	"	26	25	2000	....	....	50	2	....	29	350	400	200	270	300	400	...
P.W.D. No. 12.	....	....	....	1	Scotch Marine	9 11	12 0	....	3 "	20 "	"	15	15	1000	....	....	18	1	2000	14	300	....	....	....	....	....	...
P.W.D. No. 201	Simple.......	14″ x 60″.......	....	2	Scotch........	7 0	9 0	....	2¼ "	15 "	"	10	12	200	....	....	12	4 6	....	8	....	1..	....	....	....	....	...
P.W.D. No. 303	Composée.....	2-13½″ & 25″ x 15″.	....	2	Cylindrique..	12 0	10 8	....	40 brls .	340 brls ..	Huile....	16	24	....	6	800	....	....	....	27	1600	1400	500	....	800	1500	...
P.W.D. No. 305	Horizontale ..	16″ x 72″.......	....	2	Heine water tube.	[5] ..	18 9	....	40 "	300	"	20	20	4000	....	....	40	8	....	20	500	800	400	400	450	650	...

Même machines pour pomper et pour propulsion. [2] Et la chaudière " donkey ". [3] 725 vgs cu. par jour. [4] 2 Tuyau de succion. [5] 8′ 3″ W. x 13′ 0″ H.

DRAGUES À CUILLER APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro de l'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau équipé.	Valeur présente	Coque. Matériaux.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur totale.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Quantité de combustible.	Espèce de combustible.	Machineries principales. Type.	Machineries principales. Dimension.
						$	$		' "	' "	' "				
M.T.P. No. 6	....	....	1896	Lévis, Qué.	Carrier Lainé Co.	42,925	50,000	Acier	91 0	36 0	5 6 F. 8 0 A.	25 tonnes	Charbon mou.	aComposé	11½" & 24"x14".
M.T.P. No. 9	130,346	368·37	1906	Toronto, Ont.	Bertram Engine Works.	49,350	55,000	Fer	90 0	36 0	6 0	31 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 10"x14"
M.T.P. No. 10.	130,347	244·29	1871	Summerside, I.P.-E.	John McKinnon	22,000	10,000	Bois	81 0	24 0	6 0	10 tonnes	Charbon mou.	Simple	16"x16"
M.T.P. No. 11.	130,348	192·12	1911	Pugwash, N.-E.	Burns & Waters, Hull, Q.	24,000	30,000	Bois	64 7	24 9	4 2	10 tonnes	Charbon mou.	aSimple	(2) 8½"x12"
M.T.P. No. 13.	....	....	1914	Ottawa, Ont.	M.T.P.	89,900	89,900	Bois	95 0	34 0	7 0	60 tonnes	Charbon mou.	aSimple	(2) 12"x14"
M.T.P. No. 4	....	....	1911	Ottawa, Ont.	M.T.P.	83,000	83,000	Bois	90 0	34 0	5 6	22 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 10"x14"
M.T.P. No. 101	....	....	1904	St-Louis de Gonzague, Q.	M.T.P.	14,360	15,000	Bois	54 0	20 0	......	....	Charbon mou.	Simple	8"x
M.T.P. No. 102	....	100	1906	Buckingham, Qué.	M.T.P.	21,600	18,000	Bois	66 6	22 0	2 6	6½ tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 8"x12"
M.T.P. No. 103	....	....	1909	Ottawa, Ont.	M.T.P.	23,000	20,000	Bois	61 0	24 0	2 6	6 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 8"x12"
M.T.P. No. 105	117,173	136·15	1902	Bay City, Mich.	Robt. Gordon Stewart.	20,000	8,000	Bois	76 0	24 0	9 0	20 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 12"x16"
M.T.P. No. 108	....	....	....	Deschênes, Qué.	M. Askwith	6,500	4,500	Bois	51 0	20 0	2 0	5 tonnes	Charbon mou.	Simple	7"x14"
M.T.P. No. 109	131,123	766·2	1906	Duluth, Wis.	Superior Dredge Co.	125,000	120,000	Bois	133 4	44 0	9 0	100 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 18"x24"
M.T.P. No. 110	131,128	458·28	1896	Kingston, Ont.	Michael Connelly	....	....	Acier	109 0	42 0	8 0	35 tonnes	Charbon mou.	aComposé	12" & 24"x14"
M.T.P. No. 111	....	148·3	1905	Roberval, Qué.	Johnny Poitras	7,600	....	Bois	75 0	25 0	6 0	....	Bois ou charb.	Simple	(2) 9"x10"
M.T.P. No. 112	....	....	1905	Sturgeon-Falls, Ont.	M.T.P.	21,642	25,000	Bois	75 4	28 6	11 0	20 tonnes	Charbon mou.	Smple	12½"x15"
M.T.P. No. 113	....	....	1889	Ottawa, Ont.	M.T.P.	25,000	5,000	Bois	75 0	29 0	10 0	12 tonnes	Charbon mou.	Simple	13"x15"
M.T.P. No. 114	133,941	{G138·38 R102·96}	1900	Ottawa, Ont.	M.T.P.	24,500	18,000	Bois	83 0	28 5	8 6	11 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 14"x16"
M.T.P. No. 115	....	250	1906	Ottawa, Ont.	M.T.P.	81,844	75,000	Bois	95 0	37 0	13 0	27 tonnes	Charbon mou.	aSimple	(2) 14"x16"
M.T.P. No. 116	131,129	375·28	1902	Sorel, Qué.	M.T.P.	75,000	75,000	Bois	92 0	35 0	11 0	35 tonnes	Charbon mou.	aSimple	(2) 14"x16"
M.T.P No. 117	112,186	570·49	1908	Toronto, Ont.	Polson Iron Works	91,700	100,000	Acier et bois	106 9	38 0	8 0	75 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 16"x18"
M.T.P. No. 118	....	100	1903	Temiskaming Station, Qué.	M.T.P.	19,600	10,000	Bois	67 0	25 6	5 0	5 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 8"x10"
M.T.P. No. 119	....	....	1903	Ottawa, Ont.	M.T.P.	23,250	20,000	Bois	70 0	22 0	4 6	14 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 7"x14"
M.T.P. No. 120	133,938	50·87	1899	Ottawa, Ont.	M.T.P.	25,000	20,000	Bois	87 0	33 9	8 6	18 tonnes	Charbon mou.	Simple	14"x16"
M.T.P. No. 121	....	....	1907	Ottawa, Ont.	M.T.P.	21,020	18,000	Bois	61 0	24 0	2 6	6 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 8½"x12"
M.T.P. No. 122	....	....	1898	Grandes-Piles, Qué.	M.T.P.	7,500	10,000	Bois	70 0	20 9	2 6	5 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 9"x9"
M.T.P. No. 123	133,934	403·73	1913	Ottawa, Ont.	M.T.P.	80,238	80,238	Bois	95 0	34 0	7 0	60 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 12"x14"
M.T.P. No. 204	....	....	1911	Selkirk, Man.	M.T.P.	15,088	10,000	Bois	82 0	34 0	4 6	20 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 8"x12"
M.T.P. No. 205	....	....	1910	Selkirk, Man.	M.T.P.	42,797	20,000	Bois	77 0	38 0	7 0	20 tonnes	Charbon mou.	Simple	(2) 10"x14"
M.T.P. No. 208	....	....	1914	Selkirk, Man.	M.T.P.	14,000	14,000	Bois	60 0	24 0	40 0	10 tonnes	Charbon mou.	Double	(8) x10"
M.T.P. No. 301	130,896	538·16	1908	NewWestminster, C.-B	Polson Iron Works	131,216	115,000	Acier	108 0	41 0	7 0	350 bbls	Huile	Simple	(2) 14"x16"
M.T.P. No. 307	....	138·67	1888	Victoria, C.-B	W. Turpel & Son	24,000	15,000	Bois et fer	92 0	31 0	4 0	40 tonnes	Charbon mou.	aSimple	(2) 13"x13"

aSurface à condensation   bà bande de fer.

Nom.	Chaudières. Nombre	Type.	Dia.	Longueur.	Pression permise.	Cheval-vapeur.	Consom de com. par jour de 10 h.	Ancres en bois. Nombre	Dimensions.	Matériaux.	Profondeur du dragage. Max.	Min.	Cuillers. Nombre	Dimension.	Elinde. Dimensions	Matériaux	Longueur du bôme.	Ligne principale de hissage. Dimens.	Matériel.	Longueur.	Nombre de l'équipage 1 équ.	Province où elles sont employées.
			' "	' "	liv.						' "	' "		v. c.			' "	"		'		
M.T.P. No. 6..	1	Ecossais....	9 0	10 0	120	47	1½ tonne	3	(2) 36"x36"x50' (1) 24"x24"x60'	Sapin.......	33 0	8 0	2	(1) 5 (1) 3½	(1) 23"x23"x50'.. (1) 23"x23"x40'..	aChêne.....	48 0	1½	Corde m.	325	14	Prov. mar.
M.T.P. No. 9..	1	do	9 0	10 0	145	52½	2 tonnes	3	24"x24"x50'......	†Sapin......	26 0	8 0	2	2½	16"x16"x46'......	*Chêne.....	41 0	1½	Corde m.	250	12	Prov. mar.
M.T.P. No. 10.	1	Locomotive	5 6	13 0	50	26	1 tonne,	3	14"x16"x45'......	bSapin......	21 0	9 0	2	1¾	13½"x15"x38' 3"...	Chêne......	31 0	1⅛	Chaîne ...	240	11	Prov. mar.
M.T.P. No. 11.	1	Ecossais....	6 3	8 0	140	30	1 tonne,	3	14"x14"x38'......	Chêne......	17 0	5 0	1	1	9"x9"...........	*Chêne.....	30 0	¾	Chaîne ...	210	9	Prov. mar.
M.T.P. No. 13.	1	do	9 0	10 0	140	....	2 tonnes	3	30"x30"x	Sapin.......	22 0	8 0	2	(1) 3½ (1) 2½	15½"x17"x	" et acier	39 0	1⅝	Corde m.	350	10	Prov. mar.
M.T.P. No. 4..	1	do	9 0	10 0	140	53	2¼ tonnes	3	(2) 24"x24"x52' (1) 18"x20"x52'	†Sapin......	22 0	8 0	1	2½	16"x17"x46'......	*Chêne.....	44 0	1¾	Corde m.	175	12	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 101	1	Locomotive	3 6	10 6	100	35	1½ tonne	3	12"x12"x18'......	Pin.........	8 0	6 0	2	¾	....	Chêne......	22 0	¾	Chaîne ...	140	6	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 102	1	Locomotive	4 4	15 0	118	37	1½ tonne	3	12"x12".........	Chêne......	16 0	3 0	1	1	8½"x10"x26'......	cChêne.....	29 3	¾	Chaîne ...	200	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 103	1	Locomotive	4 4	15 0	125	37	1¼ tonne	3	12"x12".........	Chêne......	16 0	6 0	1	1	8⅝"x10"x26'......	....	30 0	¾	Chaîne ...	200	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 105	1	Fitzgibbon d	6 0	10 8	85	20	1½ tonne	3	(2) 18"x18"x42' (1) 14½"x15¼"x42'	Chêne......	20 0	9 0	1	2½	15½"x20½"x36'....	Chêne et ac.	35 6	1¼	Corde m.	250	7	Ont. et Que.
M.T.P. No. 108	1	Ecossais....	4 3	8 0	85	....	1¼ tonne	3	12"x12"x33'......	Chêne......	15 0	6 0	1	1	12"x12"x32'......	Chêne......	26 0	1	Corde m.	152½	5	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 109	1	do	10 6	12 6	135	....	4 tonnes	3	(2) 40"x40"x55' (1) 30"x30"x60'	Sapin.......	27 0	13 6	2	(1) 10 (1) 4	26½"x31½"x55'...	eAcier......	54 0	2½	Corde m.	225	18	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 110	1	do	10 0	10 6	120	120	1½ tonne	4	(2) 36"x36"x .. (2) 24"x24"x ..	Sapin.......	55 0	15 6	2	5	(1) 20"x23"x84' (1) 20"x21"x64'	fChêne.....	41 3	1⅝	Corde m.	400	15	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 111	1	Locomotive	4 0	17 0	100	50	1½ corde	3	(2) 14"x14"x .. (1) 10"x10"x ..	Chêne......	18 0	6 0	1	1	13"x13½"x	Chène......	40 0	1	Chaîne ...	200	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 112	1	Fitzgibbon h	4 7	8 7	110	48	1½ tonne	2	20"x20"x42'......	Chêne......	19 0	11 0	1	2¼	13½"x14½"x	gChêne.....	36 0	1⅛	Chaîne ...	172	11	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 113	1	Locomotive	4 6	12 3	80	....	2 tonnes'	3	(2) 16"x16"x39' (1) 13"x14"x42'	Chêne......	20 0	10 0	1	2	15¼"x16½"x36'....	Chêne et fer.	28 6	1⅛	Chaîne ...	187	11	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 114	1	Locomotive	4 2½	16 2½	100	....	1½ tonne	3	(2) 17"x18"x .. (1) 12"x13"x ..	Chêne......	22 6	10 0	2	(1) 2 (1) 1	16"x17⅜"x38'....	Chêne et fer.	38 0	1⅛	Chaîne ...	195	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 115	1	Ecossais....	9 2	8 6	130	85	3 tonnes	3	(2) 30"x30"x .. (1) 20"x21"x ..	Sapin.......	35 0	13 0	2	(1) 5 (1) 3	18"x x55'.....	Sapin.......	45 0	2	Corde m.	225	13	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 116	1	Locomotive	6 0	19 0	75	80	2½ tonne	3	(2) 30"x30"x .. (1) 20"x24"x ..	Sapin.......	30 0	14 0	1	5	19"x19"x49' 4"....	jChêne.....	45 0	2⅛	Corde m.	205	15	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 117	1	Ecossais....	10 4	10 10	145	....	3½ tonne	3	(2) 36"x36"x66' (1) 24"x25"x66'	Plaques d'acier.	45 0	16 0	2	(1) 8 (1) 5	24"x24"x66'.....	Acier et bois.	50 0	2¾	Corde m.	230	15	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 118	1	Locomotive	4 2	16 6	115	....	1 tonne,	3	14"x14"x	Chêne......	19 0	8 0	1	1½	13"x13"x	Chêne......	34 0	1	Chaîne ...	175	12	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 119	1	Locomotive	4 6	8 0	135	40	1 tonne.	3	13½"x13½"x35'....	Chêne......	15 0	8 0	1	1⅓	12"x13"x36'......	Chêne et ac.	30 0	1	Corde m.	150	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 120	1	Locomotive	4 2	15 5	95	....	1½ tonne	3	24"x24"x	Bois........	20 0	9 0	1	3½	15¾"x16"x28'.....	Bois et fer..	29 6	1⅛	Chaîne ...	200	11	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 121	1	Locomotive	4 4	15 0	125	37	1¼ tonne	3	12"x12"x	Chêne......	16 0	6 0	2	(1) 1 (1) ¾	8⅝"x10"x26'.....	Chêne et ac.	30 0	¾	Chaîne ...	200	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 122	1	Locomotive	4 0	15 6	100	....	1 tonne.	3	14"x14"x	Chêne......	14 0	4 0	1	¾	....	Chêne et fer	40 0	¾	Chaîne ...	200	8	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 123	1	Ecossais....	8 6	9 6	140	30	2 tonnes	3	30"x30"x	Sapin.......	22 0	8 0	2	(1) 3½ (1) 2½	15½"x17"x	Chêne et ac.	39 0	1⅝	Corde m.	350	10	Ont. et Qué.
M.T.P. No. 204	1	Locomotive	4 0	16 0	130	....	1½ tonne	3	12"x12"x	Sapin.......	15 0	4 6	1	1½	14"x16"x	Chêne......	40 0	1	Corde m.	....	8	Man.
M.T.P. No. 205	1	Ecossais....	10 0	10 0	150	....	1½ tonne	3	24"x24"x	Sapin.......	20 0	7 0	1	3	16"x18"x50'......	Bois et acier	40 0	1¾	Corde m.	175	11	Man.
M.T.P. No. 208	1	Ecossais....	6 0	8 0	125	....	1½ tonne	3	12"x12".........	Bois........	12 0	5 0	1	1	....	....	....	⅞	Corde m.	200	⅞	Man.
M.T.P. No. 301	1	k do	9 6	10 0	150	80	9 livres.	3	(2) 36"x36"x68' (1) 30"x30"x68'	lSapin......	40 0	15 0	3	(2) 5 (1) 3	24"x26".........	Acier et bois.	60 0	2½	Corde m.	230	13	C.-B.
M.T.P. No. 307	1	'Dry Back'	7 0	9 6	125	70	2½ tonne	3	(2) 22"x23"x60' (1) 10"x18"x60'	Bois et fer..	30 0	12 0	1	3	18"x21".........	Bois et fer..	50 0	1⅛	Corde m.	280	11	C.-B.

* Avec liens en fer. ½ Avec bandes en fer. *a* Blindé avec des plaques d'acier. *b* Blindé avec du fer. *c* Avec lambris en fer. *d* Chaudière de 8 pieds de hauteur. *e* Avec intérieur en bois. *f* Couvert avec une plaque d'acier. *g*. Avec fer. *h* Chaudière de 714" de hauteur. *i* Largeur, 6"1"H. *j* Couvert avec des plaques d'acier. *k* Avec une chaudière "Donkey" de 3"x6". *l* Et bois d'Encalyptus.

DRAGUES À GODETS EN SEGMENTS SPHÉRIQUES ET EN HÉMISPHÈRES APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipée.	Valeur actuelle.	Coque.				Combustible, capacité.	Sorte de combustible.	Machines principales.			Chaudières.						
								Matériaux	Longueur totale.	Largeur totale.	Tir. d'eau pen. l'ouv.			Nombre.	Type.	Dimensions.	Nombre.	Type.	Diamètre	Longueurs	Pression permise.	Chevaux-vapeur.	Combustible par jour de 10 heures.
						$	$		′ ″	′ ″	′ ″								′ ″	′ ″	Lb.		
M.T.P. No. 14.	....	......	......	....	....	7,000	7,000	Bois..	69 0	25 0	5 2	8 tonnes	Ch. mou..	1	D.c.d.v	7″x12″...	1	Vertica.	3 6	9 0	....	....	½ tonne.
M.T.P. No. 106.	....	89·42	1911	Sorel, P.Q........	M. T. P........	16,838	15,000	Bois..	55 0	24 0	6 0	3 tonnes	Ch. mou..	2	Simple.	9″x12″...	1	Vertica.	4 6	7 0	105	45	1 tonne.
M.T.P. No. 202.	....	......	1911	Selkirk, Man.. ...	M. T. P........	19,077	15,000	Bois..	80 0	33 0	4 0	20 "	Ch. mou..	2	Simple.	9″x12″...	1	Ecos'ais	7 0	9 0	150	....	1 tonne.
M.T.P. No. 203.	....	......	1909	Fork-River, Man.	M. T. P........	4,000	2,000	Bois..	60 0	32 0	2 0	4 cordes	Bois......	1	Simple.	8″x12″...	1	Vertica.	3 6	8 0	100	....	1 corde.
M.T.P. No. 206.	....	78·04	1907	Athabasca Landing, Alta.	M. T. P........	9,500	3,500	Bois..	62 5	25 2	3 6	....	Bois......	2	Simple.	7″x10″...	1	Vertica.	3 2	½...	150	20	[1]1½ cordes
M.T.P. No. 210.	....	......	[2]1904	Winnipegosis, Man	M. T. P........	......	2,000	Bois..	60 0	20 0	3 0	2 cordes	Bois......	1	Simple.	8″x12″...	1	Vertica.	3 6	8 0	100	....	¾ corde.
M.T.P. No. 209.	....	......	......	....	....	......	......	Bois..	40 0	20 0	....	....	....	1	Simple.	[4]7″x10″..	1	Vertica.	....	....	....	....	
M.T.P. No. 302.	....	......	1911	Nelson, C.-B......	Thos. Cunningham.	12,000	12,000	Bois..	68 7	31 3	22 0	40 ton...	Ch. mou.	2	Simple.	8¼″x10″..	1	Vertica.	3 6	7 8	135	23·	3¾ tonnes.
*M.T.P. No. 304	....	39	1908	Penticton, C.-B...	M. T. P........	5,285	5,285	Bois..	52 8	18 3	1 6	10 cord.	Bois......	2	Simple.	6″x10″...	1	Vertica.	3 0	7 1	115	14	½ corde.
M.T.P. No. 309.	....	64	1907	Kamloops, C.-B..	M. T. P........	7,500	6,750	Bois..	57 0	24 0	1 6	10 cord.	Bois......	2	Simple.	6¼″x10″..	1	Vertica.	3 0	7 7	115	16	½ corde.
M.T.P. No. 313.	134,075	208·31	1913	North Vancouver, C.-B.	Wallace Shipyards, Ltd.	18,000	17,100	Bois..	84 0	35 0	2 6	12 ton...	Ch. mou.	2	Simple.	10″x12″..	1	Vertica.	3 6	8 0	130	30	¾ tonne.
M.T.P. No. 101.	....	......	1912	Nakusp, C.-B.....	S. Mills.........	18,000	18,000	Bois..	71 6	34 6	2 6	10 ton...	Ch. mou.	2	Simple.	10″x12″..	1	Vertiça.	4 6	8 6	130	30	1 tonne.

*Drague et sonnette combinées. Dimensions des montants 6″x8″x40′. Poids du mouton 2,000 livres. Distance entre le smontants, 16′.
[1]2 pds longueur. [2]Reconstruit en 1910. [4]Double cylindre.

Nom.	Ancre en bois.			Bôme.			Godets.				Profondeur pendant l'ouvrag.		Peut jeter par dessus bord.	Dim. du cab. de hiss.	Dim. du c. du céclan.	Nomb. de l'équipage	Capacité moyenne.	Verge cube par heure.						Province où employée.
	Nombre.	Dimensions	Matériaux	Longueur.	Dimensions.	Matériaux	Nombre.	Sorte.	Dimension.	Fabrique.	Max.	Min.						Argile.	Sable.	Alluvion.	Gravier.	Sable et gravier.	Sable et alluvions	
				′					verge cube.		′	′ ″	′ ″	″	″		Vg. cu.							
M.T.P. No. 14	..	....	....	45	10″x12″....	Pin jaune.	1 1	En segm. sphér.. En hémisphériq..	1	Hayward....... Andresen-Evans	40	5 0	26 0	¾	¾	8	....	..	....	32	....	....	....	Nouv.-Ecosse.
M.T.P. No. 106	4	14″x14″......	Sapin.....	48	24″x24″....	Acier.....	2	En segment sphér.	1	Hayward.......	16	6 0	....	¾	¾	8	300	50	....	....	....	....	....	Ont. & Qué.
M.T.P. No. 202	3	16″x16″......	Sapin.....	52	24″x24″....	Acier.....	1	Hémisphérique...	1½	Hayward.......	15	4 0	20 0	⅞	⅞	7	600	..	....	....	....	....	....	Man., Sask., Alta.
M.T.P. No. 203	3	12″x12″......	Sapin.....	50	12″x12″....	Sapin.....	1	" ..	1¼	Hayward.......	15	2 6	20 0	¾	¾	8	250	..	....	....	....	....	....	Man., Sask., Alta.
M.T.P. No. 206	3	10″x10″......	Epinette..	40	14″x10″....	Pruche...	1	" ..	¾	Hayward.......	8	Nil.	12 0	⅝	⅝	6	....	35	34	30	[1]10	10to15	35	Man., Sask., Alta.
M.T.P. No. 210	3	12″x12″......	Sapin.....	35	10″x10″....	Sapin.....	1	" ..	1¼	Hayward.......	12	4 0	15 0	¾	¾	8	300	..	....	....	....	....	....	Man., Sask., Alta.
M.T.P. No. 209	..	10″x10″x20′..	Sapin.....	32	10″x10″....	Sapin.....	1	En segment sphér.	¾	Hayward.......	....	....	....	..	..	..	....	..	....	....	....	....	....	Man., Sask., Alta.
M.T.P. No. 302	3	13½″x13½″x40′	Bois......	[2]40	14″x14″....	Bois......	2	Hémisphérique...	1	Hayward.......	20	2 2	25 0	¾	¾	8	405	20	40	45	25	35	45	C.-B.
M.T.P. No. 304	2	12″x12″x30′..	Sapin.....	38	12″x12″....	Sapin.....	2	" ..	(1) ⅓ (1) ½	American Hoist & Derrick Co.	10	2 0	26 0	¾	¾	6	170	15	20	20	20	20	20	C.-B.
M.T.P. No. 309	2	12″x12″x30′..	Sapin.....	48	11½″x13½″..	Sapin.....	1	" ..	⅓	American Hoist & Derrick Co.	12	2 0	33 0	¾	¾	6	235	20	27	27	27	27	27	C.-B.
M.T.P. No. 313	2	12″x12″x60′..	Sapin.....	48	18″x18″....	Sapin.....	1	" ..	1½	Hayward.......	50	2 6	28 0	⅞	⅞	5	235	20	30	30	20	20	30	C.-B.
M.T.P. No. 101	3	14″x14″x36′..	Bois......	[4]60	14″x14″....	Bois......	2	(1) " (1) En seg. sphér..	2	Hayward.......	14	3 0	33 6	1	1	9	585	40	90	90	60	70	90	C.-B.

[1]Dur. [2]Et 60′. [4]Et 40′.

ARRACHE-SOUCHES DU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipé.	Valeur actuelle	Coque.				Combustible, capacité.	Sorte de combustible.	Consommation moyenne par jour de 10 heures.	Chaudières.					Machines à hissage.			Machines à propulsion.				Diamètre de la roue.	Godets.		Révolutions à la minute.	Vitesse à l'heure.	Longueur du bôme.	Hauteur de la charpente.	Nombre de l'équipage.
								Matériaux.	Longueur B.P	Largeur.	Tirant d'eau pend. l'ouvra.				Nombre.	Type.	Diamètre.	Longueur.	Chev.-vapeur.	Dimensions.	Type.	Fabricants.	Nombre.	Dimensions.	Type.	Chev.-vapeur.		Longueur.	Largeur.					
						$	$		'	'	' "			Lb.			"	"									'	'	"		M		'	
Muskrat.	....	..	1892	Golden, C.-B.	....	7,500	3,500	Bois..	84	20	1 4	10 tonn.	Cha. mou.	1,200	1	Vertica.	15	44	..	8"x12".	Simple.	....	..	[1]	......	..	15	15	10	20	5	.	22	7

[1]Machines à hisser employées.

CHALANDS POUR FORAGE, APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Nombre.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipé.	Valeur actuelle.	Coque.					Ancres en bois.			Compresseur.		Machine à gaz.		Combustible.	Remarques.
						Matériaux.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau.	Nombre.	Dimensions.	Matériaux.	Dimensions.	Type.	Type.	Chev. vapeur.		
				$	$		' "	'	'	' "									
2	....	....	....	3,096	......	....	36 6	27	7	2 6	2	12"x12"x60'	Sap	10"x12"..	Canadian Ingersol Rand.	Hor. Foos Engine Co.	40	No. 1 huile dist. ou huile de charbon.	Maison et machines installées par la Victoria Mach'y. Depot en 1913.
[1]	1911 & 12	Victoria, C.-B.	Alex. Watson.	[2]3,350	3,000	Bois et fer.	32 0	20	..	....	..	12"x12"x45'	Sap	....	....	....	..	....	

[1] 2 chalands. [2]Pour 2 chalands.

DÉROCHEUSES "LOBNITZ" APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro de l'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau équipé.	Valeur présente.	Coque.				Combustible.			Chaudière.				
								Matériel.	Longueur totale.	Largeur totale	Tirant d'eau pendant l'ouv.	Capacité.	Espèce.	Consommation moyenne par jour de 10 hrs.	Nombre.	Type.	Diamètre.	Longueur.	Cheval vapeur.
						$	$		'	' "	'						' "	' "	
M.T.P. Lobnitz No. 1	130,895	222	1911	Renfrew, Ecosse..	Lobnitz & Co.	70,000	60,000	Acier....	100	36 0	5	210 bbls..	Huile crue	17 bbls...	1	Ecoss.	9 0	8 6	....
M.T.P. Lobnitz No. 2	....	....	1914	Renfrew, Ecosse..	Lobnitz & Co.	61,300	61,300	Acier....	100	36 0	5	30 tonnes..	Charbon..	2 tonnes..	1	do	8 8	8 8	....
M.T.P. Lobnitz No. 3	133,760	G438·39 R388·79	1912	Renfrew, Ecosse..	Lobnitz & Co.	62,630	54,500	Acier....	100	36 2	5	65 tonnes..	Charbon mou.	2 tonnes .	1	do	9 0	6 8	....

Nom.	Machineries.		Auxiliaires.				Condensateur.		Grappins.			Profondeur du dragage.		Broyeur.				Nombre de l'équipage.	Endroit où ils sont employés.	Erigés par.
			Chattes.		Manœuvrant.															
	Dimension.	Type.	Nombre.	Dimension.	Nombre.	Dimension.	Dimension.	Type.	Nombre.	Dimensions.	Matériel.	Maximum.	Minimum.	Pesanteur.	Position sur la coque.	Minimum de chute.	Maximum de chute.			
												'	'			'	'			
M.T.P. Lobnitz No. 1	2- 12"x15"..	Simple.	3	6"x6"..	2	7"x12".	....	Wheeler Surface	3	2'x2'x60'	Sapin.....	40	8	45,000 liv.	En av'nt	6	12	14	C.-B........	Victoria Mach'y. Depot.
M.T.P. Lobnitz No. 2	12"x15"....	Simple.	3	6"x6"..	2	7"x12".	....	Wheeler Surface	3	2'x2'x60'	Sapin.....	42	12	45,000 liv.	do	6	10	8	C.-B........	Morgan & Co., Vancouver.
M.T.P. Lobnitz No. 3	12"x14"....	Simple.	....	......	2	7"x12".	2'2"x4'8"...	Surface.........	....	....	....	40	10	21 tons....	Centre..	1	15	9	Prov. mar..	

ARRACHE-ROCHES APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro de l'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau équipé.	Valeur présente.	Coque. Matériel.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouv.	Combustible. Capacité.	Combustible. Espèce.	Combustible. Consommation moyenne par jour de 10 hrs.	Chaudière. Nombre.	Chaudière. Type.	Chaudière. Diamètre.	Chaudière. Longueur.
						$	$		'	' "	'						' "	'
M.T.P. Arr.-Roches No. 1	....	....	......	....	....	41,779	....	Acier.....	112	34 0	5	20 tonnes..	Charb. m.	2 tonnes..	1	Ecossais	7 6	....
" " No. 101	....	....	1901	Grandes-Piles...	M.T.P. ..	1,200	2,500	Bois......	41	23 10	a 2	....	....	....	....	....	......	....
" " No. 102	....	....	......	Ottawa, Ont....	M.T.P. ..	3,000	1,000	Bois......	46	24 0	2	3 tonnes...	Charb. m.	¼ tonne...	1	Vertical	2 10½	6

Nom.	Machines de hissage. Dimension.	Machines de hissage. Type.	Machines de hissage. Fabrique.	Machines de hissage. Cheval-vapeur.	Condensateur. Dimension.	Condensateur. Type.	Maximum de capacité.	Profon. du dragage. Maximum.	Profon. du dragage. Minimum.	Ancres. Nombre.	Ancres. Type.	Dimension du câble de hissage.	Matériel de la charpente supérieure.	Maximum de la largeur des crocs.	Endroit où ils sont employés	Nombre de l'équipage.	Remarques.
								'	'			"		' "			
M.T.P. Arr.-Roches No. 1	(2) 9"x10"	Simple	....	....	......	......	50 tonnes..	....	....	6	A oreilles.......	1¾	Acier.........	14 6	Prov. mar....	10	
" " No. 101	b	....	....	....	......	......	40 tonnes..	7	2	4	Grue à bras.....	⅝	Pitchpin......	5 6	Ont. et Qué...	15	a 3'6" chargé. b treuil.
" " No. 102	a	Simple	Beatty	....	......	......	6 tonnes...	14	2	4	Levier à bras...	¾ & ⅞	Sapin et chêne	9 0	Ont. et Qué...	2	a machine double.

SONNETTES FLOTTANTES APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro de l'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût de l'outillage équipé.	Valeur présente.	Coque.					Combustible.		
								Matériel.	Longueur.	Largeur	Profondeur.	Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Capacité.	Espèce.	Consommation moyenne par jour de 10 hrs.
						$	$		'	' "	' "	"			
....	....	....	1908	Selkirk, Man.....	M.T.P.........	2,000	1,000	Bois......	60	22 0	3 6	12	2 tonnes..	Ch'rbon	....
Kuspidor........	....	23	1912	Chase, C.-B.....	M.T.P.........	2,250	2,025	Bois......	46	16 0	3 0	12	....	Bois....	½ corde...
No. 1........	....	50	......	Golden, C.-B	....	....	1,000	Bois......	50	18 0	3 6	18	5 cordes...	Bois....	½ corde...
No. 3........	....	50	1911	Nakusp, C.-B.....	S. Mills.........	2,600	2,500	Bois......	50	18 3	4 6	20	6 cordes...	Bois....	½ corde...
No. 6........	....	80	1913	Nelson, C.-B.....	George Hale....	2,400	2,400	Bois......	60	20 0	4 0	a 40	10 cordes.	Bois....	½ corde...

Nom.	Chaudière.			Machine de hissage.			Montants.		Pesanteur du mouton.	Pesanteur du chapeau.	Distance entre les montants.	Nombre de l'équipage	Endroits où elle est employée.	Remarques.
	Type.	Diamètre	Longueur.	Dimension.	Type.	Fabrique.	Hauteur	Dimensions.						
		' "	'				'		liv.	liv.				
....	a	....	....	....	....	....	32	6"x8"......	2,000	400	16	4	Man., Sask., Alta.	a Chaudière, machine et engin 6"x10" American Hoist.
Kuspidor........	Vertical	2 9	6 1	5½"x8".....	Simple.	American Hoist & Derrick Co.	40	6"x12".....	2,000	....	16	6	C.-B........	
No. 1........	a	....	....	....	....	....	40	6"x8"......	1,800	....	20	7	C.-B........	a Provenant de l'arrache-souches "Muskrat"
No. 3........	Vertical	3 0	7 0	(2) 6¼"x10"	Simple.	American Hoist & Derrick Co.	60	{6"x8" haut {6"x10" bas	2,200	....	16	6	C.-B........	
No. 6........	Vertical	2 6	7 0	(2) 6"x10".	Simple.	J. S. Mundy b.....	50	6"x12"x50'.	2,200	....	18	4 to 8	C.-B........	a 10" light. b Newark, N.J., E.-U.

CHALANDS AVEC GRUE APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Numéro.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût des chalands équipés.	Valeur présente.	Coque.									Machineries.			Chaudières.				Consommation de charbon par jour de 10 hrs.	Employé avec l'outillage ci-après.	Remarques.
						Matériel.	Epaisseur des côtés.	Epaisseur du fond.	Epaisseur du pont.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau à vide.	Tirant d'eau chargé.	Nombre.	Dimensions.	Type.	Type.	Diamètre.	Longueur.	Pression pendant l'ouvrage			
				$	$		"	"	"	'	'	' "	' "	'					' "	'	Lb.			
a1	1911	Vancouver, C.-B. .	Vancouver Shipyards, Ltd.	715	375	Bois. .	4	2½	2	32 0	11	2 8	0 6	2	. .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. .	. . . .	. . . . . .	M.T.T. No. 306.	a Employé pour fournir l'eau potable.
a2	1911	Victoria, C.-B. . . .	Alex. Watson. . . .	720	375	Bois. .	4	2½	2	32 0	12	2 6	0 11	2	. .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. .	. . . .	. . . . . .	M.T.P. Lobnitz No. 1.	a Employé pour lever les ancres et fournir l'eau.
a3	1914	Vancouver, C.-B. .	W. Menchions. . .	700	700	Bois. .	4	2½	2	32 4	12	2 6	0 10		. .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. .	. . . .	. . . . . .	M.T.P. Lobnitz No. 2.	a Employé pour lever les ancres et fournir l'eau.
4	1911	North Vancouver, C.-B.	Wallace Shipyards, Ltd.	6,400	6,000	Bois. .	6	4	3	70 0	26	8 8	3 0	6	1	(2) 8"x8"	Simple.	Vertical	3 6	8	100	½ ton.	M.T.P. No. 306	

BATEAUX D'INSPECTION APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût équipés.	Valeur actuelle.	Coque. Matériaux	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur au milieu.	Coque. Profondeur.	Coque. Tirant d'eau pend. l'ouvra.	Vitesse moyenne.	Machines. Nombre.	Machines. Grosseur.	Machines. Type.	Machines. Fabri que.	Machines. I C.-V.
						$	$		'	' "	'	' "						
*Victoria	.....	.....	1905	Selkirk, Man.	M. T. P.	.....	6,000	Bois	60	14 6	9	7 0	8 M.p.h.	1	8" & 16"x12".	[1]Composé	Doty	....
Athel	.....	.....	1910	Vancouver, C.-B.	Vancouver Shipyard, Ltd.	4,540	4,086	Bois	44	9 6	4	1 8	10 M.p.h.	1	....	[1]Gazoline	Buffalo	30
Marion	.....	.....	1913	Nelson, C.-B.	George W. Hale	3,350	3,300	Bois	35	7 0	5	2 6	12 M.p.h.	1	4¾"x5½"	[1]Gazoline	Niagara	25
Walrondo	133710	30	1912	Hong-Kong	W. S. Bailey & Co.	12,000	12,000	Teck	60	13 0	7	....	....	2	....	Gazoline	....	20

Nom.	Chaudières. Nombre.	Chaudières. Type.	Chaudières. Diamètre.	Chaudières. Longueur.	Chaudières. Chevaux-vapeur.	Hélices. Nombre.	Hélices. Grosseur.	Combustible. Capacité.	Combustible. Sorte.	Combustible. Moyenne de consommation par jour, 10 hr.	Nombre de l'équipage.	Nombre de lits.	Dimensions du bateau de sauvetage	Nombre de ceintures de sauvetage.	Endroit où employés.	Remarques.
			' "	'												
*Victoria	1	Fitzgibbon	[2]4 6	8	....	1	4' 6"	7 tonnes	Charbon	1 tonne	4	9	14'x4'6"	12	Man., Sask., Alta.	[1] Condensateur. [2] 7'6" H. * Employé aussi comme remorqueur.
Athel	....	....	....	....	....	1	2'	100 gals	Gazoline	20 gals	1	4	[2]16'	4	C.-B.	[1] *Four cycle.* [2]Dinghy.
Marion	....	....	....	....	....	1	22"	50 gals	Gazoline	25 gals	1	4	18'	2	C.-B.	[1] *Medium Duty.*
Walrondo	....	....	....	....	....	2	....	....	Gazoline	....	....	....	12"	....	Côte de la C.-B.	

REMORQUEURS DU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro d'enregistrement.	Tonnage.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût du vaisseau équipé.	Valeur actuelle.	Coque. Matériaux de la construction	Coque. Longueur entre les perpendi.	Coque. Largeur au milieu.	Coque. Tirant d'eau pendant l'ouvrage.	Capacité de combustible.	Espèce de combustible.	Consommation de combustible par jour de 10 heures.
						$	$		′ ″	′ ″	′ ″			
Mabel Reid	122,597	G.63, R. 17	1887	Freeport, Me.		17,500	7,500	Bois	68 0	15 9		8 tonnes	Charbon mou.	
Helena	133,758	95·83	1907	Collingwood, Ont.	Collingwood Shipbuilding Co.	52,500		Acier	111 0	23 0	11 3	90 tonnes	"	3½ tonnes.
Lisgar	126,493	118	1908	Sorel, Qué.	Pontbriand Co., Ltd.	47,500	45,000	"	95 0	22 0	11 0	50 "	"	1½ "
Canso	126,803	G.225·06, R.47·24	1910	Yarmouth, N.-E.	New-Burrell-Johnson Iron Co., Ltd	46,500	45,000	"	91 0	22 0	10 6	50 "	"	3½ "
Fredericton	131,137	G.109·21, R.46·76	1913	Toronto, Ont.	Polson Iron Works	31,930		"	82 0	20 0	9 0	20 "	"	2 "
Sogenada	126,766	G.64·33, R.5·83	1909	Rutherglen	William Chalmers & Co.	20,000		"	73 5	15 6	10 0	14 "	"	2 "
Mabel Reid	122,597	G.62·82, R.17·06	1887	Freeport, Me.		7,000	7,000	Bois	63 0	15 9	8 0	7 "	"	2 "
Rona	112,348	G.70·05, R.42·47	1903	Liverpool, N.-E.	Robie S. McLeod	8,000	6,500	"	80 6	20 0	8 0	6 "	"	2 "
Eileen			1907	Buckingham, Qué.	W. H. Kelly	6,800	5,600	"	40 0	13 6	5 8	4 "	"	1 tonne.
Alva	111,447	22	1901	Ottawa, Ont.	Capt. Henry Shaver	5,500	4,500	"	50 0	13 2	5 11	5 "	"	1 "
Sir John	133,939	40·72		Sorel	M.T.P.	10,000	9,000	"	81 2	[1]18 10	8 0	1 "	"	1 "
Mina G			1910	Buckingham, Qué.	W. H. Kelly	7,865		"	45 0	13 6	6 0	46 "	"	1 "
Aylmer			1910	Toronto, Ont.	Polson Iron Works	8,475	8,000	Acier et bois		11 6	4 4	5 "	"	1 "
Hercules	122,217	96·75	1906	Toronto, Ont.	Polson Iron Works	70,000	65,000	"	97 0	23 0	10 6	60 "	"	3½ tonnes.
Archie Stewart								Bois	85 0	18 0	8 4	18 "		5 "
Marie Louise		12·01	1899	Roberval, Qué.	Beauchemin & Fils		650	"	50 0	15 0	4 6		Bois et charbon.	1½ cordes.
Maggie K	131,132	G.24·73, R.12·55	1912	Buckingham, Qué.	[2]Voir remarques.	7,000	3,500	"	46 0	13 0	6 0		Charbon mou.	
Cliffside	126,405	22	1909	Ottawa, Ont.	J. Hall	9,000	7,000	"	70 9	16 8	6 4	15 tonnes	"	4 tonnes.
St. Paul							4,000	"	52 0	16 0	9 6	14 "	"	1½ "
Monitor	107,891	G.61·59, N.39·13	1898	Montreal, Qué.	J. & R. Weir	12,500	11,250	Acier	60 6	16 0	8 6	16 "	"	2½ "
Storm King		73				22,000	19,800	Bois	92 0	19 0	12 0	28 "	"	2½ "
Peel	126,683	116·73	1909	Sorel, Qué.	Pontbriand Co.	47,500	40,000	Acier	91 0	22 0	9 6	45 "	"	2½ "
Dora			1889	Opemican, Qué.	Alex. Miller	3,000	3,000	Bois	56 0	11 6	6 6	6 "	"	1 tonne.
Ottawa							4,000	"	[3]	[4]	6 10	6 "	"	1 "
Trudeau	133,940	G.81·04, R.55·11	1897	Sorel, Qué.	P. W. D.		8,000	"	80 0	18 6	7 10	12 "	"	2 tonnes.
Annette				Sorel, Qué.	Beauchemin & Cie		3,000	Acier et bois	59 0	12 0	3 6	6 "	"	2½ "
Fashion		G.43·10, N.26·58	1893			8,000	7,200	Bois	52 0	16 0	7 6	8 "	"	2½ "
Blanche	71,269	G.28, R.19	1872	Deseronto, Ont.			3,000	"	50 0	9 6	4 0	4 "	"	2½ "
Daisy	100,465	G.15, R.10 [3]	1893	Quebec, Qué.			7,500	"	52 0	11 0	5 0	4 "	"	2½ "
Delisle	61,134	G.46, R.17 [6]	1869	Buffalo, N.-Y.			12,000	"	62 4	14 8	7 4	7 "	"	4 "
Lion							800	"	35 0	8 0	3 0	¾ "	"	¾ tonne.
J. G. Witherbee	122,251	G.165, R.82	1872	Philadelphie, Pe.			18,000	Fer	111 2	22 0	11 0	15 "	"	4 tonnes.
Lisgar			1910	Selkirk, Man.	M. T. P.	2,772	2,000	Bois	44 0	13 6	5 0	7 "	"	¾ tonne.
Peguis			1912	Selkirk, Man.	"	9,066	8,000	"	58 0	15 0	6 0	8 "	"	1½ tonnes.
Friday			1911	Selkirk, Man.	"	8,250	7,000	"	58 0	15 0	6 0	8 "	"	1½ "
Carberry						10,000	9,000	"	69 8	16 5	5 0	2 cordes	Bois	2 cordes.
Point Ellice	130,897	G.162·67, R.69·40	1911	North Vancouver, C.-B.	McDougall Jenkins	48,700	44,000	Acier	91 6	20 0	11 6	98 brls.	Huile brute	10 brls.
Point Garry			1911	Vancouver, C.-B.	Vancouver Shipyard	9,315	8,000	Bois	45 0	10 6	6 6	380 galls.	N° 1 distillée	50 galls.
Point Grey	130,917	162·16	1912	North Vancouver, C.-B.	Wallace Shipyards Ltd.	69,800	63,000	Acier	93 4	22 3	F. 11′ A.14·5	315 brls.	Huile	10 brls.
Point Hope	130,310	44·93 N.	1910	Vancouver, C.-B.		17,000	14,500	Bois	65 0	16 0	9 6	20 tonnes	Charbon mou.	1¼ tonnes.
Petrel		G.134, N.58	1906	Victoria, C.-B.	Victoria Mach'y Depot	35,000	24,000	Acier	86 4	17 0	12 3	50 "	"	3½ "
Le Pas			1914	Selkirk	M.T.P.	6,000	6,000	Bois	54 0	12 0	5 0	4 "	"	1 tonne.

[9] Pardessus tout. [10] Estella Ann Kearney, épouse de W. H. Kelly. A.1 7′O [4] ′6″ O. A. [5] Reconstruit en 1914 à Ottawa, Ont. [6] Reconstruit en 1914 à Ottawa, Ont.

Nom.	Machine motrice. Nombre.	Type.	Dimension.	I. H. P.	Fabrique.	Chaudières. Nombre.	Type.	Diamètre. ′ ″	Longueur. ′ ″	Chev-vap.	Condensateur. Dimensions.	Type.	Dimensions de l'hélice.	Equipage.	A travaillé avec les dragues
Mabel Reid	1	Composé	10"x18"x14"			1	Vertical	7 0			20"x18"x5'6"	Surface	5'6"	3	M.T.P. No. 14.
Helena	1	Triple détente	14½", 35" & 40"x25"	[1]470		1	Ecossais	13 6	11 0		[2]8'3"x3'4"x1'11"	Surface	9'6" D. x 11' P.	11	M.T.P. N° 1.
Lisgar	1	Triple détente	12", 19" & 30"x20"	400		1	"	9 6	10 0		[3]9'x3'x2'	Surface		12	" N° 6.
Canso	1	Triple détente	12", 19" & 30"x20"	[4]300	New-Burrell-Johnson I. Co.	1	"	10 10	9 3		[5]674 sq. ft.	Surface	7'6"	11	" N° 2.
Fredericton	1	Composé	12" & 26"x18"		Polson Iron Works	1	"	10 0	11 0		[6]5'x2'6"x3'	Surface		8	" N° 3.
Sogenada	1	Composé	14" & 30"x21"	200	James Ritchie Patrick	1	"	9 0	9 0		6'x4'x2'	Surface		7	
Mabel Reid	1	Composé	10"-18"			1	Vertical	6 0	9 4		[7]18"x5'5"	Surface	5'2" D.	3	" N° 14.
Rona	1	Composé	10" & 20"x16"		New-Burrell-Johnson I. Co.	1	"	5 2	9 6		5'4"x18"x22"	Surface	5'6"	6	" N° 4.
Eileen	1	Simple	12"x12"		Orr & Sembower	1	Ecossais	6 6			[8]		4'4"	3	" N° 102.
Alva	1	Composé	9¼" & 17⅜"x12"		Low Bros	1	Fitzgibbon	[9]4 7	8 1		7"x9"x12"	Jet	4'8"	8	" N° 103.
Sir John	1	Simple	16"x20"			1	Fitzgibbon	[10]	10 8				6'	3	" N° 105.
Mina G	1	Simple	12"x12"			1	Ecossais	6 0	9 0				4'7"	3	" N° 106.
Aylmer	2	Simple	6"x7"			1	Fitzgibbon	[11]	6 0				2'-3'	3	" N° 108.
Hercules	1	Triple détente	13½", 22" & 36"x21"		Polson Iron Works	1	Ecossais	10 6	12 6		8'6¼"x2'5½"	Surface	8'	9	" N° 109.
Archie Stewart	1	Simple	21"x18"		J. & R. Weir	1	Boîte à feu carr.	7 3	[12]12 4				6'6"	6	" N° 110.
Marie Louise	2	Simple	8"x9"		F. X. Drolet	1	Horizontal	4 0	4 0				3'4'	3	" N° 111.
Maggie K	1	Simple	12"x12"			1	Tubul. de retour	[13]	7 5				4'4"	3	" N° 112.
Cliffside	1	Simple	15"x15"		J. & R. Weir	1	Fitzgibbon	[14]	9 3½				5' 4"	3	" N° 113.
St. Paul	1	Composé	12" & 24"x18"		Knight & Gibson	1		[15]	12 0		3'x14"	Jet	6' 1"	3	" N° 114.
Monitor	1	3 Cyl. Simple	12"x18"		J. & R. Weir	1	Ecossais	8 6	9 7			Wheeler Surface	6' 2"	7	" N° 115.
Storm King	1	Composé	16" & 32"x24"		F. X. Drolet	1	"	10 0	12 0			Surface	8'	9	" N° 116.
Peel	1	Triple détente	12", 19" & 30"x20"		McKie & Baxter	1	"	9 6	11 11		[16]10' de long.	Surface	10' 6"	8	" N° 117.
Dora	1	Simple	10"x12"			1	Remorqueur	4 2	[17]8 0				4' 6"	3	" N° 118.
Ottawa	1	Composé	11" & 20"x16"		J. & R. Weir	1	Fitzgibbon	[18]4 6	9 0			Wheeler Surface	5' 6"	3	" N° 119.
Trudeau	1	Simple	16"x18"		Lockport, N.Y.	1	Remorqueur	[19]6 10	12 3				6'	3	" N° 120.
Annette	1	Composé	5" & 10"x12"		Beauchemin & Cie	1	Vertical	4 6	7 6		4'x6'	Surface	3'	4	" N° 122.
Fashion	1	Composé	14" & 24"x13"		F. W. Wheeler Co.	1	Fitzgibbon	5 9	6 3			Jet	6'	3	" N° 123.
Blanche	1	Simple	10"x12"			1	Fitzgibbon						3' 6"	3	
Daisy	1	Simple	9"x10"			1	Fitzgibbon	[20]4 0	6 6				4'	3	
Delisle	1	Simple	18"x20"		Bell Steam Engine Works	1	Remorqueur	[21]6 6	12 0				6' 2"	3	
Lion	1	Composé	4" & 8"x6"		F. X. Drolet, Que	1	Vertical	3 4	5 0		2½" tuyau	Quille	35"	2	
J. G. Witherbee	1	Composé	18" & 36"x24"			1	Remorqueur	[22]9 0			3'x4'9"	Admiralty	8' 4"	5	
Lisgar	1	Simple	9"x9"		Doty	1	Ecossais	5 0	7 0				3' 6"	4	" N° 202.
Peguis	1	Simple	12"x12"		Doty	1	"	6 0	8 0				5'	4	" N° 204.
Friday	1	Simple	12"x12"		Doty	1	"	6 0	8 0				5'	4	" N° 205.
Carberry	2	Simple	10"x10"		Doty	1	"	7 0	9 0				2'-4'	4	
Point Ellice	1	Composé	16" & 34"x24"	500	Ross & Duncan	1	"	12 0	11 0		[23]	Surface	8'6" D., 10' P.	[24]14	" N° 301.
Point Garry	1	[25]Impérial	3-8¾"x10½"		Imperial								4' 1"	2	" N° 305.
Point Grey	1	Composé	17" & 40"x27"	600	Campbell & Calderwood	1	"	14 2	12 1½		[26]	Surface	10'	[27]14	" N° 306.
Point Hope	1	Composé	9¼" & 20"x14"	135	John Doty	1	"	7 8¼	9 1½		4'4"x2'	Surface	5'	[28]10	" N° 307.
Petrel	1	Composé	11" & 24"x16"	250	Victoria Mach'y. Dep.	1	"	9 6	10 10		[29]	Surface	7' 6"	6	Matériel de dr. à Victoria, C.-B.
Le Pas	1	Haute pression	9"x9"		Doty	1	"	5 0	7 0				3'8"	4	M.T.P. No. 208.

[1] Maximum 650. [2] Surface de refroidissement 800 pds car. [3] 500 ⅝" tubes. [4] Par calcul. [5] 589 tubes 7' long.x⅝" dia. [6] 600 tubes. [7] 216 tubes. [8] Réchaud. [8] Large. [9] Par dessus tout [10] 6' larg., 8' 4" haut. [11] 4' larg., 6' haut. [12] 9' 1" haut. [13] 4' 7" larg. x 7' 4" haut. [14] 4' 9" larg. x 8' 4½" haut. [15] 6' larg. x 7' haut. [16] 427-⅝" tubes, 698·5 pds car. de surface de refroid. [17] 7' 4" haut. [18] Larg. x 7' haut. [19] Larg. x 8' 6" haut. [20] Larg, 6' haut. [21] Larg, 9' haut. [22] Larg. x 13' haut. Dome 5' 2½". [23] 485 pds car. de surface de refroid. [24] 2 équipes. [25] San Francisco, 3 Cyl., 4 Pér. Gas Engine. [26] 800 pds car. de surface de refroid. [27] 2 équipes. [28] 2 équipes. [29] 260 pds car. de surface de refroidissement.

CHALOUPES À GAZOLINE APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Nom.	Numéro officiel d'enregistrement.	Tonnage enregistré	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût équipées.	Valeur actuelle.	Coque. Matériaux	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur au milieu.	Coque. Profondeur.	Coque. Tirant d'eau pend. l'ouvra	Vitesse moyenne.
						$	$		'	"	' "	' "	
Runabout	....	....	1914	New-Westminster, C.-B.	Westminster Marine Rys.	5,870	5,870	Bois	40	11	4 4	4 6	9½ M.p.h.
Knockabout	....	....	1913	Vancouver, C.-B.	W. Menchions	5,500	5,000	Bois	40	11	4 4	4 6	9½ M.p.h.
Roustabout	....	....	1911	Vancouver, C.-B.	Vancouver Shipyards, Ltd.	2,900	2,100	Bois	31	9	3 10	4 0	7½ noeuds

Nom.	Machines. Nombre.	Machines. Dimensions.	Machines. Type.	Machines. Fabrique.	Machines. I. C.-P.	Hélices. Nombre.	Hélices. Dimension.	Combustible. Capacité.	Combustible. Sorte.	Combustible. Moyenne de consommat. par jour, 10 hr.	Nombre de l'équipage.	Nombre de lits.	Dimensions du bateau de sauvetage.	Nombre de ceintures de sauvetage.	Endroits où employés.	Remarques.
Runabout	1	......	Gazoline.	San Francisco Standard	40	....	37"	450 gal.	No. 1 distillate.	35 gal.	1	....	....	4	C.-B.	[1] 3 cyl., 4 Pér.
Knockabout	1	......	Gazoline.	Corliss	35	1	37"	450 gal.	No. 1 distillate.	33 gal.	1	....	....	4	C.-B.	[2] 3 cyl.
Roustabout	1	6 x7½	Gazoline.	Buffalo "Heavy Duty"	[2]24	1	29[1] D. x 34" P.	90 gal.	No. 1 distillate.	22½ gal.	1	....	....	1	C.-B.	[1] 4 cyl. [2] B.C.V.

CANOTS-AUTOMOBILES DU MINISTÈRE, 1915.

Date de la construction.	Endroit de construction.	Constructeur.	Coût.	Valeur actuelle.	Coque.				Machines.		Combustible.	Employé avec.	Remarques.
					Matériaux	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Type.	Chevaux-vapeur.			
			$	$		'	' "	' "					
1907..	Scihan, Allemagne..	Fruhling Dredge Co.	......	350	Bois.....	18	6 0	2 6	Yale, 4 Pér.	5	Gazoline.	M.T.P. No. 301...	
1912..	North Vancouver, C.-B.	A. Linton.	448	400	Bois.....	18	5 6	2 4	Ferro, 2 Pér.	5½	Gazoline.	M.T.P. No. 303.....	
1911..	Vancouver, C.-B.	Vancouver Shipyards, Ltd..	450	250	Bois	18	6 0	2 6	Grey, 2 Pér.	8	Gazoline.	M.T.P. No. 307.....	
1914..	Vancouver, C.-B.	Y. M. Dafoe.	335	335	Bois.....	18	5 6	2 4	Caille Perfection, 2 Cycle.....	8	Gazoline.	Divers, C.-B.......	
.....	....	....	......	400	Bois.....	18	5 6	2 6	Canadian Fairbanks Morse...	8	Gazoline.	Appareil de forage, C.-B.	2 Cyl., 2 Pér.

CHALANDS À BASCULE APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Numéro du ministère.	Date de la construction	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût de chacun.	Valeur réelle.	Matériaux de la construction.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau vide.
				$	$		' "	' "	' "	' "
No. 101 et 102	1907	Collingwood, Ont	Collingwood Shipbuilding Co	28,000	22,000	Acier	136 4	31 3	11 0	5 0
No. 103 et 104	1907	Toronto, Ont	Polson Iron Works	28,000	22,000	"	145 9	31 3	11 0	5 0
No. 105 et 106	1906	New-Glasgow, N.-E	I. Matheson & Co	11,000	7,000	"	106 0	23 0	8 7	3 2
No. 107		Pictou, N.-E	Pictou Foundry and Machine Co	10,000	7,000	"	107 0	23 0	10 0	3 0
No. 108 et 109	1907	St-Jean, N.-B	Jas. Fleming	11,000	3,500	Fer et acier	107 0	23 0	7 6	3 2
No. 110 et 111					1,500	Bois	71 6	19 8	7 2	3 5
No. 112, 113 et 114					300	"	55 0	19 0	7 0	2 6
No. 151	1897	Pointe-Lévis, P.Q	Carrier Laine Co	11,000	7,000	Acier	106 6	22 6	8 0	3 0
No. 152		New-Glasgow, N.-E	I. Matheson & Co	11,000	7,000	"	106 6	22 6	8 0	3 0
No. 153 et 154	[1]1906	Yarmouth, N.S	The New Burrill Johnson Iron Co	11,000	9,000	"	110 0	22 10	8 0	3 0
No. 155	1906	St-Jean, N.-B	Jas. Fleming & Son			"	107 0	23 0	10 0	3 0
No. 156 et 157	1913	New-Glasgow, N.-E	Brown Machine Co	14,000	14,000	"	75 0	26 6	8 3	2 6
No. 2 et 57	1907	St-Jean d'Iberville	M.T.P		4,000	Bois	68 0	21 0	7 0	2 6
No. 10	1904	Ottawa	M.T.P			"	71 0	19 0	7 0	2 6
No. 11	1904	Ottawa	M.T.P			"	73 0	19 0	7 0	2 6
No. 12 et 13	1910	Aylmer	James Bailie	2,000	1,500	"	54 0	13 0	5 6	18
No. 14	1908	Collingwood	Collingwood Shipbuilding Co	24,000	21,000	Acier	144 0	31 0	11 6	5 0
No. 15	1907	Collingwood	Collingwood Shipbuilding Co	24,000	21,000	"	144 0	31 0	11 6	5 0
No. 18 et 19	1914	Roberval	Johnny Poitras	6,624		Bois	60 0	16 0	6 0	20
No. 20 et 21	1905	Sturgeon-Falls	Tassier & Smith	3,000	1,500	"	70 0	19 4	7 0	2 0
No. 22 et 23		Sorel, P.Q	M.T P		1,500	"	62 0	17 4	7 0	3 0
No. 24 et 25	1906	Buckingham	W. H. Kelly	4,000	3,200	"	52 10	11 2	5 5	19
No. 26 et 27					2,500	"	61 0	16 9	6 0	2 0
No. 28 et 29					4,000	"	76 0	22 6	7 0	2 4
No. 32 et 33					900	"	72 0	20 0	7 4	2 8
No. 35	1905	Ottawa	M.T.P			"	90 0	25 0	11 0	3 0
No. 38 et 39	1909	Toronto	Toronto Ship Yard Co	14,000	14,000	Acier	102 0	28 3	9 0	2 0
No. 40 et 41	1903	Temiskaming-Station	Charles Morin	2,000	1,600	Bois	67 0	25 6	5 0	18
No. 42 et 43						"	54 5	14 0	5 5	2 0
No. 44 et 45	1899	Ottawa	M.T.P		1,600	"	72 0	20 3	7 2	3 0
No. 48	1912	Grandes-Piles, Q	M.T.P			"	55 0	20 0	5 0	0 8
No. 50					4,500	"	132 2	28 6	9 0	3 0
No. 53 et 54	1913	Lévis	Geo. T. David & Sons	14,850	14,850	"	89 0	25 0	10 0	3 0
No. 16		Sorel	M.T.P		9,000	"	90 0	25 0	10 0	3 0
		Ottawa				"	72 0	21 0	9 0	2 6
No. 17	1913	Sturgeon.Falls	Chas. Williams	4,700	4,500	"	70 0	19 4	7 0	2 0
No. 115 et 116	1906	St-Jean, N.-B	J. Flemming, Phonix Foundry	17,000	14,000	Acier	108 0	23 10	8 3	2 6
No. 201 et 202	1911	Selkirk, Man	M.T.P	4,500	3,150	Bois	80 0	20 0	8 0	3 0
No. 203 et 204	1909	Selkirk, Man	M.T P	2,250	1,500	"	60 0	16 0	6 0	2 6
No. 205 et 206	1912	Selkirk, Man	M.TzP	3,000	2,430	"	60 0	16 0	6 0	2 6
No. 209 et 210	1910	Winnipegosis, Man	M.T.P	2,800	1,700	"	60 0	16 0	6 0	2 6
	1910	Westbourne, Man	M.T.P	2,700		"	60 0	16 0	6 0	2 6
	1906	Westbourne, Man	M.T.P	3,000		"	60 0	16 0	6 0	2 6
No. 271	1911	Nelson, C.-B	Thos. Cunningham		4,000	"	74 3	24 0	8 6	18
No. 303 et 304	1911	Vancouver	Charles Mayhew	7,810	8,000	"	90 0	23 0	7 7	1 6
No. 305 et 306	1907	Victoria	W. Turpel & Sons	15,000	12,000	" et acier	102 0	27 6	10 6	30
No. 307	1914	North-Vancouver	Wallace Shipyard Ltd	12,125	12,125	"	100 0	27 0	10 6	18
No. 308, 309 et 310	1912	Vancouver	Charles Mayhew	12,500	10,000	"	100 0	26 6	11 0	4 0

No. 46 et 47	....	Ottawa	M.T.P	....	3,500	"	60 0	16 0	6 0	2 6
No. 207 et 208	1914	Selkirk	M.T.P	3,000	3,000	"	72 0	21 0	7 0	3 6
No. 158 et 159	1913	Ottawa	M.T.P	6,000	6,000	"	144 0	31 0	11 6	2 0
No. 117 et 118	1913	Kingston	Kingston Shipbuilding Co	32,500	32,500	Acier	104 0	28 3	9 0	3 0
No. 51, 52, 55 et 56	1913	Lévis	Geo. T. Davie & Sons	14,850	14,850	"	90 0	25 0	10 0	3 0
No. 36	....	Sorel	M.T.P	....	9,000	Bois	90 0	25 0	10 0	3 0
No. 1	....	Sorel	M.T.P	....	9,000	"				

CHALANDS A PONT PLAT APPARTENANT AU MINISTERE, 1915.

Numéro du ministère.	Tirant d'eau chargé.	Nombre de compart.	Capacité de chaque compart. à bascules	Capacité totale.	Appareil de hissage pour les portes à bascule.	Employé avec.	Province où ils sont employés.	Remarques.
	′ ″		Vgs cubes	Vgs cubes				
No. 49						M. T. P. No. 122	Ont. et Qué.	
No. 101 et 102	11 0	8	70	560	Arbre de couche sur le coté avec lev. à main.	M. T. P. No. 1	Provinces maritimes	
No. 103 et 104	11 0	8	70	560	" " " "	M. T. P. No. 1	Provinces maritimes	
No. 105 et 106	7 8	2	95	190	Treuil et chaîne avec levier	M. T. P. No. 2	Provinces maritimes	
No. 107	7 6	2	96½	193	Levier	M. T. P. No. 3	Provinces maritimes	
No. 108 et 109	7 2	2	100	200	Cabestan à chaque bout du chaland	M. T. P. No. 9	Provinces maritimes	
No. 110 et 111	6 3	2	50	100	Baril tubulaire, chaîne, barre et cliquet	M. T. P. No. 10	Provinces maritimes	
No. 112, 113 et 114	6 6	1	50	50	Baril (bois) et chaînes	M. T. P. No. 11	Provinces maritimes	
No. 151	7 0	2	100	200	Treuil en avant et en arrière	M. T. P. No. 6	Provinces maritimes	
No. 152	7 0	2	100	200	" "	M. T. P. No. 6	Provinces maritimes	
No. 153 et 154	6 0	2	107½	215	Treuil avec roue d'engrenage	M. T. P. No. 7	Provinces maritimes	[1] No. 154 fut construit en 1907.
No. 139	7 6	2	100	200	Levier	M. T. P. No. 3	Provinces maritimes	
No. 156 et 157	7 0	3	50	150	Roue d'engrenage actionnée à la main	M. T. P. No. 8	Provinces maritimes	
No. 2 et 57	5 6	2	26	52	Chaîne sur rouleaux	M. T. P. No. 106	Ont. et Qué.	
No. 10	6 0	2	48½	97	" "	M. T. P. No. 123	Ont. et Qué.	
No. 11	6 0	2	50	100	" "	M. T. P. No. 123	Ont. et Qué.	
No. 12 et 13	4 6	2	14	28	" "	M. T. P. No. 108	Ont. et Qué.	
No. 14	11 0	8	75·7	607	Machines à vapeur	M. T. P. No. 109	Ont. et Qué.	
No. 15	11 0	8	63·3	507	" "	M. T. P. No. 109	Ont. et Qué.	
No. 18 et 19	4 6	2	32½	65	Chaîne sur rouleau en bois	M. T. P. No. 111	Ont. et Qué.	
No. 20 et 21	7 0	2	50	100	Chaîne sur rouleaux	M. T. P. No. 112	Ont. et Qué.	
No. 22 et 23	6 0	2	39	78	A la main	M. T. P. No. 113	Ont. et Qué.	
No. 24 et 25	4 3	2	15	30	Rouleaux en fer actionnés à la main	M. T. P. No. 2	Ont. et Qué.	
No. 26 et 27	5 6	2	33	66	Rouleau en bois et chaîne	M. T. P. No. 103	Ont. et Qué.	
No. 28 et 29	6 0	3	40	120	Chaîne et câble sur rouleaux	M. T. P. No. 105	Ont. et Qué.	
No. 32 et 33	6 7	2	52½	105	Chaîne sur rouleaux	M. T. P. No. 105	Ont. et Qué.	
No. 35	9 6	6	41½	249	" "	M. T. P. No. 115	Ont. et Qué.	
No. 38 et 39	8 6	5	60	300	" "	M. T. P. No. 117	Ont. et Qué.	
No. 40 et 41	4 0	2	18½	37	Rouleau en acier	M. T. P. No. 118	Ont. et Qué.	
No. 42 et 43	5 0	4	8¾	35	Déchargeur automatique	M. T. P. No. 119	Ont. et Qué.	
No. 44 et 45	6 6	2	50	100	A la main	M. T. P. No. 120	Ont. et Qué.	
No. 48	4 0	4	11	44	Roue d'engrenage	M. T. P. No. 122	Ont. et Qué.	
No. 50	8 6	6	73·3	440	Chaîne, montée à la main	M. T. P. No. 117	Ont. et Qué.	
No. 53 et 54	9 0	6	43·83	263	Chaîne sur rouleaux	M. T. P. No. 110	Ont. et Qué.	
No. 16	9 0	6	41·66	250	Fil métallique sur rouleau	M. T. P. No. 116	Ont. et Qué.	
	8 6	2	51	102	" "	M. T. P. No. 116	Ont. et Qué.	
No. 36 et 16	7 0	2	50	100	" "	M. T. P. No. 112	Ont. et Qué.	Vendu.
No. 115 et 116	7 0	2	100	200	A la main	M. T. P. No. 4	Ont. et Qué.	
No. 201 et 202	7 0	2	50	100	Rouleaux	M. T. P. No. 205	Man., Sask., Alta.	
No. 203 et 204	5 0	2	30	60	"	M. T. P. No. 204	Man., Sask., Alta.	
No. 205 et 206	5 0	2	30	60	"	M. T. P. No. 202	Man., Sask., Alta.	
No. 209 et 210	5 0	2	30	60	"	M. T. P. No. 203	Man., Sask., Alta.	
	5 0	2	30	60	"		Man., Sask., Alta.	
	5 0	2	30	60	"		Man., Sask., Alta.	
No. 271	8 0	3	45	135	Roue et câble	M. T. P. No. 302	C.-B.	
No. 303 et 304	7 0	4	45	180	A la main, cliquet et cabestan	M. T. P. No. 307	C.-B.	
No. 305 et 306	9 8	5	60	300	Chaîne, fil métallique, à la main	M. T. P. No. 301	C.-B.	
No. 307	8 6	5	52	260	Engrenage à l'air ou à la vapeur	M. T. P. No. 313	C.-B.	

No. 308, 309 et 310	10	0	5	52	260	Engrenage à vis actionné par l'air	M. T. P. No. 306	C.-B.
Nos 46 et 47		0	2	30	60	Bascule sur le côté	M. T. P. No. 121	Ont. et Qué.
No. 207 et 208	5	0	2	30	60	Rouleaux	M. T. P. No. 208	Man.
No. 158 et 159	6	0	2	41·2	95	Arbres de couche	M. T. P. No. 11 et 10	Provinces maritimes
No. 117 et 118	10	6	8	62½	500	" "	M. T. P. No. 1	" "
No. 51, 52, 55 et 56	8	0	5	60	300	" "	De rechange	Ont. et Qué.
No. 36	9	0	6	41·66	250	Fil métallique sur rouleau	M. T. P. No. 115	" "
No. 1	9	0	6	41·66	250	" "	M. T. P. No. 116	" "

CHALANDS À PONT PLAT APPARTENANT AU MINISTÈRE, 1915.

Numéro.	Date de la construction.	Endroit de la construction.	Constructeur.	Coût.	Valeur réelle.	Matériaux de la construction.	Epaisseur des côtés.	Epaisseur du fond.	Epaisseur du pont.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau vide.	Tirant d'eau chargé.	Employé avec.	Remarques.
				$	$		"	"	"	' "	' "	' "	' "	' "		
....	1914	Pictou, N.-E...........	William Talbot..............	450	450	Bois......	3½	3½	3	31 0	12 0	3 0	0 4	2 0	M.T.P. N° 5....	Pour enlever les cendres,etc.,
N° 40......	....	....	....	......	......	"	6	4	3	50 0	19 0	5 0	1 3	4 0	" N° 119..	de la drague.
N° 42......	1903	Temiskaming..........	Charles Morin...............	1,200	800	"	3	3	3	36 0	20 4	4 6	1 6	4 6	" N° 118..	
....	....	....	....	......	......	"	4	4	3	91 0	32 0	8 6	2 6	3 6	" N° 110..	
....	....	....	....	......	2,000	"	4	4	3	85 0	30 0	8 6	2 0	6 0	" N° 117..	
....	....	Chicoutimi............	M. T. P.....................	......	......	"	5	4	3	89 0	35 0	12 0	2 6	9 0	" N° 115..	Chaland à charbon.
....	1908	Roberval.............	Johnny Poitras..............	200	200	"	3	3	2	30 0	14 0	3 0	0 10	2 0	" N° 111..	Employé pour charroyer le charbon et le bois.
....	....	Deschênes............	....	......	300	"	3	3	4	40 0	16 0	3 4	0 6	2 6	" N° 108..	Un pour le combustible et un
....	....	....	....	......	1,400	"	4	3	3	50 6	20 6	4 9	1 6	4 0	" N° 103..	avec cabine pour l'équipage
....	....	....	....	......	......	"	4	3	3	50 0	20 0	4 0	1 0	3 4	" N° 122..	
....	1906	Buckingham...........	W. H. Kelly.................	800	640	"	3	3	3	49 7	18 2	4 0	1 3	2 7	" N° 2....	
....	....	....	....	......	2,000	"	6	4	3	78 6	18 0	9 0	3 0	4 6	" N° 113..	
....	1913	[1] Ottawa...............	M. T. P.....................	1,000	400	"	4	2	3	51 0	20 0	5 0	1 3	4 0	" N' 112..	[1]Expédié par morceaux et assemblé à Sturgeon-Falls.
....	....	....	....	......	......	"	3	3	3	75 0	18 0	5 0	1 3	4 0	" N° 106..	Barge à charbon.
....	1908	Penticton, C.-B.........	M. T. P.....................	350	250	"	2	3	2	34 0	14 0	3 3	0 6	0 10	" N° 304..	
....	1908	Chase, C.-B............	M. T. P.....................	850	765	"	3	3	2	40 0	16 0	3 7	0 6	0 12	" N° 309..	
....	1912	Nakusp, C.-B..........	S. Mills....................	......	1,500	"	2½	2½	2¼	60 6	18 4	4 5	1 0	2 4	....	Allège à charbon.
....	....	....	....	......	500	"	2½	2½	2	51 0	16 0	3 0	0 6	1 2		
....	1911	Nelson, C.-B..........	Thos. Cunningham...........	......	1,200	"	3½	3	2	60 0	18 0	4 4¾	0 9	3 0	M.T.P. N° 302..	Barge à combustible, forge
....	....	Golden, C.-B..........	....	......	1,000	"	3	3	2½	50 0	18 0	3 6	0 10	2 2	Arrache-souches Muskrat.	et atelier.
....	1913	Nelson, C.-B..........	George Hale.................	1,653	1,600	"	6&4	3	1	50 0	18 0	4 0	0 9	3 4	Sonnette N° 1...	Barge, capacité de 50 tonnes
....	....	Nakusp, C.-B..........	....	......	500	"	2½	2½	2	40 0	20 0	4 6	1 0	1 6	[1] "	Employé comme campement.
....	....	Golden, C.-B..........	....	......	850	"	3	3	3	50 0	18 0	3 6	1 0	2 6	....	
....	....	....	....	......	800	" et fer	6	4	3	86 0	24 0	6 0	1 6	4 6	M.T.P. N' 307..	
....	1913	New-Westminster, C.-B	Westminster Marine Railways	3,236	3,000	"	4	2½	2	{32 6 / 26 6}	12 0	{2 8 / 2 4}	0 10	1 4	" N° 305..	3 pontons longs et 8 courts.
....	1911	Vancouver, C.-B........	Chantiers maritimes de Vancouver.	3,702	3,500	"	4	2½	2	{32 6 / 26 6}	12 0	{2 8 / 2 4}	0 10	1 4	" N° 305..	7 pontons long et 8 courts.
....	1910	New-Westminster, C.-B	M. T. P.....................	......	2,000	"	4	2½	2	32 6	12 0	2 8	0 10	1 4	" N° 305..	14 pontons.
....	1901	New-Westminster, C.-B	Royal City Planing Mills......	......	......	"	4	2¾	1¾	{34 0 / 24 0}	12 0	2 3	0 10	1 4	" N° 305..	Un ponton long et 11 courts.
....	1897	New-Westminster, C.-B	M. T. P.....................	......	......	"	6	4	3	76 0	24 2	5 0	1 4	4 0	" N° 305..	Chaland à tuyaux.
....	1904	New-Westminster, C.-B	M. T. P.....................	......	1,800	"	5	3	2½	60 0	18 0	4 0	1 8	2 6	" N° 305..	Chaland à moteur, atelier de forgeron et de charpent.
....	1910	New-Westminster, C.-B	E. Mercer....................	1,000	700	"	5½	3	2½	45 0	16 0	5 0	1 0	3 0	" N° 305..	Chaland pour l'eau.
....	....	New-Westminster, C.-B	M. T. P.....................	......	4,000	"	6	4	3	86 6	27 0	7 0	1 6	5 0	" N° 305..	Chaland pour l'huile comb.

....	1913	North-Vancouver.......	Wallace Shipyards Ltd. & Standard Iron Works.	5,600	5,100	"	....	6	4	3	66 9	21 0	6 0	0 10	5 0	M.T.P. N° 306..	Chaland pour l'huile combustible.
Spoonbill..	1911	Penticton, C.-B.........	M. T. P.....................	1,250	1,250	"	....	3	3	2	40 0	16 0	3 10	0 10	1 2	" N° 304..	Chaland avec lits.
Mallard....	1914	Chase, C.-B............	M. T. P.....................	1,762	1,762	"	....	3	3	2	50 0	18 0	4 0	0 10	1 2	Kuspidor.......	" "
....	1913	North-Vancouver.......	Wallace Shipyard, Ltd........	2,800	2,650	"	....	5	3	2¾	60 0	22 0	3 0	......	......	M.T.P. N° 306..	" avec 22 lits.
....	1912	North-Vancouver.......	Wallace Shipyard, Ltd........	2,500	2,200	"	....	5	3	2¾	60 0	20 0	3 0	......	......	" N° 301 et 307.	„ avec 24 lits.
....	1913	Victoria................	Victoria Machinery Depot.....	177	150	"	....	....	....	....	18 0	10 0	2 0	......	......	....	Coût de l'équipement du scaphandrier, $850.

CHALANDS DE NETTOYAGE APPARTENANT AU MINISTÈRE.

N°	Construit en	Construit à	Constructeur.	Coût.	Valeur actuelle.	Matériaux de la construction.	Coque. Longueur.	Coque. Largeur.	Coque. Profondeur.	Profondeur qu'on peut atteindre.	Méthode d'actionnement des machines.
							' "	' "	' "	' "	
2	1914	Ottawa..............................	M. T. P..........................	....	....	Bois..........	35 0	18 0	3 6	20 0	A la main.
1	1914	St-Jean, N.-B.......................	M. T. P..........................	....	....	Bois..........	30 0	13 0	3 6	60 0	A la main.

BATEAUX D'INSPECTION APPARTENANT AU MINISTÈRE, MAIS NON CONTROLES PAR LA DIVISION DU DRAGAGE.

Nom.	N° d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Construit en.	Construit à	Constructeur.	Coût.	Valeur actuelle.	Coque. Matériaux.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Méth. d'act. des machi.	Vitesse moyenne.	Machines. Nombre.	Grandeur.	Type.	I.H.P.
						$											
Eugene			1915	Brockville, Ont.	Harold F. Hodson	3,790		Bois	35 0								
D.P.W.			1913	Dartmouth, N.-E.	E. F. Williams	5,750		Bois	46 0		4½	5 0				Gazoline	
				P	The Midland Coal Dock Co.	Co..		Charpente en acier									
Margaret			1914		The Georgian Bay Ship-bldg. Co.			Madriers en bois									
					Wm. Carson	15,650		Pont en sapin de la Colombie	83 0		11 0	8 2	10 milles à l'h.			Marine	160 c.-v.
Eleanor			1911	Douglastown, N.-B.	Geo. Henderson	3,617		Bois	48 0		9 6	4 6				Gazoline	55–60 c.-v.
Kegashka			1914		Dép. des Trav. publics	9,000		Bois	71 0		8 0	7 0				Gazoline	
Marie Louise			1911		Simard & Paradis	2,500		Bois	37 0		8 0	4 0				Gazoline	
Jeannette			1912		Chantier maritime de Saint-Laurent	3,500		Bois	29 0		5 0	5 0				Gazoline	
Montmorency				Sorel, Qué.	M. Beauchemin	20,000		Bois	66 0		5 8	6 0					21–3 c.-v.
Florence				Brockville	St. Lawrence Engine Co. Ltd	1,300		Bois	29 6			2 6				Gazoline	
Lillian			1905	(A été détruit depuis)	Capit. Geo. Bussey—travail à la journée	500		Bois	26 8		32 0	2 0				2 cylindres	10 c.-v.
Daphne			1912		Jos. Hobbs	2,000		Bois	41 0		6 6	2 6				Gazoline	
Cingalee			1905		Capit. Geo. Bussey—travail à la journée	6,500		Bois	78 0		5 0	7 0		8 x 1	6 x 12.	Doty eng.	106 c.-v.
Nokomis						4,500		Bois	36 0		5 0	4 0				Gazoline	
Meteor			1913	Victoria, C.-B.	Point Ellice Boat Co.	600		Bois	25 0		5 6	2 10				Gazoline	
Eloyne			1912	Nelson, C.-B.	Thos. Cunningham	1,682		Bois	27 8		3 0	2 6				Gazoline	60 c.-v.
Leila			1914	Prince-Rupert	Dép. des Trav. publics	3,532		Bois	41 0		5 4	3 7				Gazoline	25 c.-v.
Thelma			1910	Penetanguishene, Ont.	N. E. Gidley	2,100		Bois	35 0		3 10	2 8				Gazoline	
Senawa Nabee			1911		Fred. S. Heans	8,000		Bois	52 0		6 0	4 0				Gazoline	
Oswegatchie						28,000		Bois	71 0		7½	6 0				Charbon	

BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède trois bassins de radoub, à savoir: le bassin de radoub *Lorne,* à Lévis, dans la province de Québec; celui de Kingston, dans la province d'Ontario, et un autre à Esquimalt, près de la ville de Victoria, dans la Colombie-Anglaise. Il en met deux en opération lui-même.

NOUVEAU BASSIN DE RADOUB DE LAUZON.

Le 17 juillet 1913, un contrat a été adjugé aux entrepreneurs M. P. et J. T. Davis pour la construction d'un bassin de radoub à Lauzon.

Les travaux comprennent: la construction d'un bassin de radoub complet, de 1,150 pieds de longueur avec une entrée de 120 pieds de largeur;

La construction d'un batardeau (*cofferdam*) en travers de l'entrée;

La construction de deux jetées de direction ou d'entrée, de 600 pieds de longueur par 75 pieds de largeur dans 30 pieds d'eau à la marée basse;

Le dragage d'un chenal, de 400 pieds de largeur et de 30 pieds de profondeur à l'eau basse, pour relier le bassin avec le chenal principal;

La construction d'un quai-débarcadère, de 300 pieds de longueur par 32 pieds de largeur dans 25 pieds d'eau à la marée basse.

En 1914-15, les excavations pour le bassin de radoub ont été creusées jusqu'à une profondeur moyenne de 11 pieds sur toute la largeur du bassin pour une longueur de 550 pieds, et l'on a enlevé 18,639 verges cubes de terre, 13,489 verges de roc au-dessus du couronnement, et 17,500 verges de roc au-dessous du couronnement.

Les travaux ont été commencés le 18 mai 1914 et arrêtés le 15 décembre 1914.

Les murs de soutènement en béton, un de chaque côté du bassin, ont été érigés, sur la longueur totale de 850 pieds chacun, jusqu'à une hauteur de 17 pieds; on a fait en même temps une partie de la fondation en béton de la bâtisse du pouvoir électrique; le tout formant un total de 8,160 verges cubes de béton.

Cet ouvrage a été commencé le 20 juillet et arrêté en novembre 1914.

L'ouvrage en encaissement pour le batardeau formant l'entrée a été construit et mis en place; pour cet ouvrage on a accordé une somme ronde de $50,000.

Au quai-débarcadère, on a complété un des encaissements jusqu'à la pleine hauteur de 32 pieds, et un autre, ayant les mêmes dimensions, a été monté jusqu'à 18 pieds de hauteur; ils n'ont pas été mis en place à cause du mauvais temps pendant l'automne.

Les excavations dans la terre et le roc pour les tuyaux fournissant l'eau ont été complétées, et un tuyau de fonte, de 4 pouces, a été posé sur une longueur de 770 pieds.

Pendant l'année, il a été dragué 423,262 verges cubes de déblais sur le site du quai-débarcadère, et dans le chenal d'entrée. L'ouvrage a été commencé le 29 juin et arrêté le 9 décembre 1914.

Dans le cours de l'année on a livré sur le chantier des travaux une grande quantité de bois pour les ouvrages en encaissement.

Les dépenses pendant l'exercice financier ont été les suivantes:—

Batardeau (*cofferdam*)	$ 50,000 00
Excavation	33,976 10
Mur de soutènement	53,040 00
Tuyaux à l'eau	770 00
Dragage	148,141 70
Matériaux livrés	24,954 40
	$310,882 20

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Lévis est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent en face de Québec.

Au cours du dernier exercice financier, le bassin a été entretenu en bon état par le personnel ordinaire, 21 vaisseaux entrèrent dans le bassin et y hivernèrent.

Les revenus ont été de $21,320.20 et les dépenses pour l'entretien et les réparations ont été de $18,268.74.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Pendant le dernier exercice financier, 29 vaisseaux sont entrés dans le bassin pour être nettoyés, peinturés et réparés. Les revenus perçus pour ces vaisseaux, ainsi que les montants retirés du ministère de la Milice pour l'eau et l'éclairage fournis, lorsque les terrains du bassin ont servi de camp militaire, ont réalisé le montant total de $13,635.75.

Le personnel du bassin de radoub a été employé à faire entrer les vaisseaux ci-dessus mentionnés dans le bassin et à les faire sortir, ainsi qu'à tenir en bon état les bâtisses et les machines, nettoyer aussi les terrains, surtout après le départ des troupes.

On a enlevé deux roues de fonte des machines à engrenage actionnant le caisson, et deux roues neuves ont été fondues et installées pour les remplacer. Les blocs de quille ont été exhaussés permanemment jusqu'à 3 pieds 6⅞ pouces et solidement assujettis.

Au commencement du mois d'août, 500 soldats ont campé sur les terrains du bassin et y sont restés jusqu'au milieu de novembre; de ce nombre il n'y a actuellement qu'un peloton de vingt hommes pour faire la garde. Le bassin a été fermé à la marine marchande par les autorités navales depuis le commencement d'octobre jusqu'au milieu de décembre. Pendant le reste de décembre le caisson a été mis en réparation sur le "Slip". Sous ces conditions, au lieu d'avoir un revenu il y a eu des dépenses encourues pour la fourniture de l'éclairage électrique et de l'eau aux ministères de la Marine et de la Milice pendant le campement des soldats; ces dépenses n'ont été que partiellement remboursées. Le caisson du bassin a été halé sur le "Slip" et la face de contact de chaque côté a été renouvelée en bois de teck. On a aussi démonté les valves de flottaison et d'immersion, et elles ont été réparées là où c'était nécessaire, de sorte qu'il y a très peu de coulage lorsque le caisson est en position. Toute la boiserie sur le sommet du caisson a été renouvelée. Ces réparations ont été considérablement retardées parce qu'il a fallu attendre la sanction des autorités navales. On a réparé, au moyen de 13 pieds de tuyau de 6 pouces, une partie du tuyau à vapeur principal dans la machine des pompes, à cause d'une paille formée dans le dit tuyau.

Tout l'outillage du bassin de radoub est en bon état, mais comme il a une usure de trente années, on doit s'attendre à ce que les réparations coûtent plus cher, c'est pourquoi un montant additionnel de $2,000 a été inclus dans les crédits qui seront votés en 1915-16.

La mise en opération du bassin serait grandement facilitée si on ajoutait une grue mobile, telle que mentionnée dans les estimations budgétaires, et aussi par l'acquisition d'une pompe électrique pour actionner le caisson plus facilement du bassin intérieur au bassin extérieur, vu qu'actuellement il est nécessaire d'attendre le jusant de la marée et que le caisson soit suffisamment allégé pour le faire flotter. Ce délai a eu des conséquences considérables lorsque le bassin a été mis à la disposition du *Newcastle,* vaisseau de guerre de Sa Majesté. Le coût de ces améliorations serait d'environ $1,000. S'il n'est pas possible de faire mettre dans les crédits un montant pour une grue mobile, il est à espérer qu'on pourra en faire mettre un pour l'installation d'une pompe électrique, vu que le coût est moins élevé.

Le montant autorisé était de $20,300, et les dépenses ont été de $20,134.65, y compris $2,800 pour réparer le caisson et renouveler certaines parties de l'outillage.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Le revenu a été de $10,000.

Le 1er mai 1910, la *Kingston Shipbuilding Company* a pris ce bassin de radoub à bail, au prix de $10,000 par année, payable à la fin de chaque année.

QUEBEC.

ECLUSES ET BARRAGES.

RIVIÈRE DU LIÈVRE, ÉCLUSE ET BARRAGE.

Pendant le cours de l'année dernière, l'écluse, à Poupore, a été maintenue en opération sous la surveillance de O. Laframboise, le gardien de l'écluse, aidé d'un assistant, durant la saison de navigation. En avril, mai et juin les estacades ont été réparées, mises en place et en opération. Au mois d'août, on a réparé les valves des portes inférieures. Le chemin qui traverse la propriété a été nivelé et couvert de gravier, pendant les mois d'octobre et de novembre. Le droit de passage gagnant au grand chemin a été acheté au coût de $50 (O. C. 3 juillet 1914). Des estacades neuves, de 2 épaisseurs, en pin de la Colombie-Britannique, ont été achetées pour remplacer les vieilles estacades. On a aussi remplacé les vieilles poutres d'arrêt par de nouvelles pièces.

L'entretien des ouvrages pendant l'année a coûté: gages, $1,688.31; matériaux pour réparations, $2,190.57; téléphone, $15, formant un total de $3,893.88.

RIVIÈRE MONTRÉAL.

Latchford, district de Nipissing, est un petit village situé sur la ligne du chemin de fer T. & N. O., le long de la rivière Montréal.

Le barrage régulateur Latchford, de 394.5 pieds de longueur, est en béton, il comprend onze vannes munies de poutres d'arrêt, de 20 pieds de largeur chacune, séparées par des piliers de 4 pieds 9 pouces de largeur et de 20 pieds de hauteur. Les planchers des vannes sont de 3 à 4 pieds d'épaisseur et sont sur le roc solide à quelques 20 pieds au-dessous du niveau régulier de l'eau; les culées du barrage sont protégées par des talus de pierres perdues en haut et en bas du courant. Sur le côté nord-ouest, un mur en massif de 31 pieds de longueur se prolonge du lit de roc jusqu'au niveau régulier de l'eau. Sur le côté sud-est le mur en massif a 12 pieds de longueur, sur un fond élevé, il est construit de 6 à 7 pieds au-dessous du niveau régulier de l'eau. Quatre des piliers ont été prolongés de 8 pieds en bas du courant, sur une hauteur de 13 pieds afin de faciliter la descente des billots. En haut du courant, six caissons, de 16 x 16 pieds, et un de 12 x 12 pieds ont été construits pour maintenir en position des estacades tendues, de 1,000 pieds linéaires, formées de 4 épaisseurs de pièces de sapin de la Colombie-Britannique. Le barrage est mis en opération par la vapeur et les poutres d'arrêt sont actionnées avec des treuils à main placés sur le pont ayant une charpente en poutres de fer en double T et couvertes en madriers. Ce pont est disposé de façon à pouvoir être fini en béton lorsque ce sera nécessaire.

Le barrage a été mis en opération dans le cours de l'année dernière, et l'on a fait certaines réparations et améliorations nécessaires.

Un caisson d'ancrage mal placé a été démoli et le lest de pierre a été empilé pour servir plus tard. Autour des culées des deux côtés on a placé des talus en pierres perdues. Les batardeaux, en dedans et en dehors des vannes et les restes des digues de direction ont été enlevés au moyen d'explosifs. Les vannes ont été nettoyées et réparées. On a placé des estacades temporaires pour faire passer 450,000 billots.

La propriété du gouvernement autour du barrage a été nettoyée et les approches du barrage ont été améliorées. On a peinturé certaines parties de l'outillage qui en avaient besoin, etc. Les ailes de la culée sud-est ont été exhaussées de 1 pied, et le mur massif de 12 pieds a été prolongé jusqu'à sa limite possible. On a couvert avec du béton refaçonné la surface de la culée sud-est sur une étendue de 425 pieds de superficie. Trois nouveaux caissons d'ancrage ont été construits pour maintenir les estacades en place.

Pendant l'hiver, il a été construit 1,000 pieds linéaires d'estacades, construites avec 4 épaisseurs de pièces de sapin de la Colombie-Britannique, de 12 x 14 pouces; elles seront placées pour faciliter la descente des billots. Dans ce but, J. R. Booth a immergé plusieurs ancres en haut du barrage pour retenir les cordons de billots pendant la descente du bois.

Au mois d'août, on a enlevé au moyen d'explosifs des roches dans les rapides Pork, 8 milles en haut de Latchford, pour faciliter la navigation des petits bateaux. Dépenses: $84.20.

Un chaland portant une grue, devant servir dans les travaux d'excavation du roc aux rapides Pork, a été construit à Latchford, du 6 janvier au 20 mars. Il est fait en sapin de la Colombie-Britannique, de 5 pouces sur les côtés, et de 3 et 4 pouces, pour le fond, les bouts et le pont; il a 16 par 40 pieds de longueur au fond et 42 pieds de longueur sur le pont, avec une profondeur de 4½ pieds. Ce chaland est pourvu de deux ancres de 14 pouces carrés par 25 pieds; il est muni d'appareils pour lever avec frein d'arrêt, d'un mât de 14 pouces carrés par 14 pieds, et d'un bôme de 12 pouces carrés par 30 pieds. On doit aussi mettre en opération une dragne du type "Orange Peel", ayant un godet d'une capacité d'une verge cube, au moyen d'un guindeau à vapeur tournant, muni de trois tambours de 7 x 12 pouces. Le tout est complété à l'exception de la bâtisse pour abriter le guindeau, et de la mise en place des appareils pour lever. Les matériaux nécessaires pour compléter l'outillage sont rendus sur les lieux, sauf quelques pièces d'ajustage.

Dépenses jusqu'au 31 mars: $13,219.36.

YAMASKA, ÉCLUSE ET BARRAGE.

L'écluse et le barrage construits sous contrat en 1882 sont situés à environ 2 milles en bas du village de Saint-Michel d'Yamaska, à l'endroit où le chemin de fer *Quebec, Montreal and Southern* traverse la rivière Yamaska et où le gouvernement a construit un quai en 1909.

La rivière Yamaska prend sa source dans le comté de Brome, et après un cours de 90 milles, se jette dans le fleuve Saint-Laurent à la tête du lac Saint-Pierre. Au moyen de ces structures et du dragage à travers les battures en haut de l'écluse, on a rendu la rivière navigable pour des vaisseaux tirant au plus 4 pieds d'eau, jusqu'à Belle-Point ou le rapide de la Grosse-Roche, une distance de 20 milles de l'embouchure de la rivière.

Le barrage consiste en un caisson rempli de pierre, lambrissé en madriers sur le côté supérieur, de 502 pieds de longueur avec une culée en caisson avec parements clos et remplie de pierre, à chaque bout.

A la dernière session du Parlement, la somme de $3,900 a été votée pour le maintien de l'écluse et du barrage. Le 6 mai 1914 on a reçu l'autorisation de dépenser ce montant.

En 1914-15, la somme de $1,500 a été dépensée pour les salaires du gardien de l'écluse et de son assistant; $271.67 ont été aussi dépensés pour ouvrir l'écluse au printemps, la fermer à l'automne et pour emmagasiner pendant l'hiver les matériaux servant à l'écluse.

ALBERTA.

PIGEON-LAKE, BARRAGE.

Le barrage de Pigeon-Lake a été construit pour contrôler le débit de l'eau du lac pendant la crue des eaux et empêcher l'inondation des terres à foin pendant la fenaison. Par la construction de ce barrage on peut avoir une récolte de foin sur trente-six milles carrés de prairie.

Pendant l'érection du barrage permanent, on a placé un barrage temporaire sur le bord du lac à sa décharge.

Le barrage permanent est construit au moyen de pilotis en tamarac, de 12 pouces de diamètre, charpentés et boulonnés ensemble au moyen de chapeaux et de liernes. Sur ces chevalets de pilotis on a posé un plancher en madriers de tamarac, de 4 pouces. La face du barrage est à charge automatique et munie d'un tablier de protection. Il y a deux vannes ayant une ouverture de 16 pieds pour laisser passer le trop-plein du lac; ces vannes sont disposées de manière que des poutres d'arrêt (*stop-logs*) peuvent être employées pour contrôler le débit de l'eau. Entre les vannes on a préparé un passage pour le poisson. Aux deux extrémités du barrage une aile de protection a été érigée sur une distance considérable le long de la rive du lac. On a débarrassé la crique de plusieurs encombrements de bois considérables et des obstructions causées par les herbes marines.

Ce barrage a augmenté notablement la production du foin dans ce district et rendra de grands services aux cultivateurs.

Les travaux ont été exécutés à la journée pendant les mois de juillet, août et septembre 1914.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

Le gouvernement du Canada possède et exploite des glissoirs et des estacades flottantes, qui ont été construits afin de faciliter le flottage du bois carré, des grumes, du bois aplani et de dimensions spéciales, etc., sur la rivière Ottawa et ses affluents, sur les rivières Saint-Maurice et Saguenay, et aux chutes Fénélon et Burleigh de la rivière Trent.

Dans les rapports ci-joints, les ingénieurs, directeurs des constructions fluviales, MM. R. E. H. Bruce, F. X. T. Berlinguet et P. E. Amiot fournissent des détails concernant les constructions, les améliorations et réparations qui ont été faites sous leur direction durant l'exercice, aux glissoirs, estacades, appontements, barrages, cours d'eau, bâtiments, etc., appartenant au gouvernement. Ces rapports fournissent de plus un état des dépenses encourues, et les quantités des différentes sortes de bois qui ont été employées pour les ouvrages relevant de chaque service, et d'autres informations d'intérêt général, utiles aux personnes s'occupant particulièremnet de l'industrie forestière ainsi qu'au public.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

(Par R. F. H. Bruce, ingénieur-surintendant.)

Ottawa, 21 avril 1915.

A l'ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le rapport suivant sur les travaux exécutés sous ma surveillance durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1915.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA—RÉPARATIONS ORDINAIRES—STATIONS DE LA RIVIÈRE.

Chaudière-nord.—On a dû reconstruire le mur de support du glissoir supérieur, les solives employées sont de 6 x 10 et de 32 pieds de longueur, les poteaux les supportant ont 12 pouces carrés par 4 à 6 pieds de longueur. La clôture en planches, traversant le bout de la rue St. James, a été renouvelée, elle a 24 pieds de longueur et 7½ pieds de hauteur. On a aussi fait quelques réparations peu importantes à la cabine du gardien des glissoirs.

Au glissoir inférieur, on a érigé une pile de direction sur le côté est de la sortie pour éviter un remous à cet endroit. La pile a 60 pieds de longueur, 10 pieds de largeur par une hauteur moyenne de 9 pieds, elle est remplie de pierre. En automne, quand l'eau de la rivière Ottawa est très basse, on a fixé un tablier en bois aux piles de la sortie du glissoir pour empêcher les billots de se briser contre le roc au fond de la rivière.

Chaudière-sud.—Les seules dépenses faites à cette station ont été pour de petites réparations aux bateaux et aux bâtisses d'emmagasinage; l'ouvrage a été fait par le gardien du glissoir et ses assistants ordinaires.

TRIBUTAIRES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Rivière Gatineau.—Les dépenses faites à cette station ont consisté principalement en achat de bois, de fer et de pierre pour réparer les estacades et les piliers ainsi que pour la bâtisse de la station.

Au pont traversant le vieux canal, deux chevalets en bois, appuyés sur des piédestaux en béton immergés au-dessous du niveau de la gelée, ont été érigés pour supporter les solives de la chaussée.

Le gardien des estacades a employé ses hommes, pendant la saison de navigation, à faire différents travaux de réparations.

Rivière Madawaska.—Deux piliers supportant l'estacade de retention à l'embouchure de cette rivière ont été reconstruits depuis le niveau de l'eau. La hauteur des piliers au-dessus de l'eau est de 7½ pieds, et chacun d'eux a 12½ x 14½ pieds. On a placé dans chaque pilier des poteaux d'amarrage. Aux angles des piliers on a fixé des défenses pour protéger les pièces de bois d'être endommagées par les billots qui descendent à la débâcle des glaces au printemps. Le lambrissage sur la face d'un autre pilier, a été réparé là où il avait été brisé; des chaînes de raccordement et des crampes ont été renouvelées et ajustées aux endroits où elles étaient défectueuses.

High-Falls.—A High-Falls on a reconstruit un des piliers de l'estacade de direction, à partir de la marque de l'eau basse, ce pilier a 16 x 24 pieds et 9 pieds au-dessus de l'eau; les fondations du mur supérieur du glissoir ont été réparées aux endroits où les pièces de bois avaient été mises hors de place; la chaîne de roches entre les piliers a été enlevée au moyen d'explosifs à cause de son obstruction à l'eau basse; la grande estacade du bassin entre les deux piliers a été enlevée et mise sur le rivage pour sécher; l'estacade principale de direction à l'entrée du glissoir a été renforcée par de nouvelles pièces qu'on a solidement fixées avec des boulons à vis; quelques chaînes de raccordement ont été renouvelées; le lambrissage dans les côtés et le fond du glissoir a été réparé. Dans le glissoir on a posé quatre poutres d'arrêt (*stop-logs*) neuves. Des madriers de bois dur, une pièce de fer angulaire et deux plaques de fer ont été fixés aux points d'attache des poutres d'arrêt.

A *Chain Rapids,* deux piliers supportant l'estacade de direction ont été réparés au-dessus du niveau de l'eau; un de ces piliers a 16 x 24 x 21 et 8 pieds au-dessus de l'eau. Le barrage plat au sud du glissoir étant très détérioré il a été nécessaire de le reconstruire; il a 92 pieds de longueur par une hauteur moyenne de 14½ pieds, cette face étant en pin de 2 pouces. Il a fallu aussi reconstruire les piliers à la tête du glissoir; celui du sud a 48 pieds de longueur, 19 pieds de largeur à l'extrémité supérieure et 12½ pieds à l'extrémité inférieure.; l'autre pilier, du côté du nord, a 50 pieds de longueur par 8 pieds de largeur, les deux piliers ont 11 pieds de hauteur. Le barrage en aile, au nord de l'entrée du glissoir a été reconstruit, c'est une pile de 64 pieds de longueur, d'une hauteur moyenne de 7 pieds par 15 pieds de largeur; la plate-forme du mur du glissoir, de 17 x 20 pieds a été couverte en madriers de pin, de 2 pouces. On a posé un nouveau cadre aux cabestans. Les coulisses où glissent les poutres d'arrêt ont été doublées en madriers d'érable; deux fers d'angle ont a été fixés sur les coins; deux nouvelles poutres d'arrêt ont aussi été faites pour le glissoir.

Rivière Coulonge.—A la tête du glissoir de High Falls on a démoli et reconstruit un des piliers supportant l'estacade; ce pilier a 20 pieds de front, 16 pieds en arrière, 27 pieds sur les côtés et 12 pieds de hauteur. Le mur du glissoir a été renouvelé; les pilotis ont 16 pieds de hauteur, espacés de 6 pieds, d'axe en axe, garnis de chapeaux ordinaires supportant la plate-forme sur le sommet, les côtés de l'ouvrage en pilotis sont lambrissés avec des madriers de bois dur de 3 pouces formant les murs du glissoir; la plate-forme, de 18 x 20 pieds, est couverte en madriers de pin de 3 pouces; le cadre, sur lequel les cabestans sont montés, a été renouvelé, et l'on a fait neuf poutres d'arrêt neuves pour le glissoir. Dans les troisième et quatrième sections du glissoir, on a dû porter attention aux fondations; la superstructure a été soulevée avec des crics et remise de niveau au moyen de poteaux verticaux placés pour en supporter le poids et soulager ainsi la substructure en caissons. Dans la troisième section, on a posé dix poteaux de 16 pieds de longueur, et dans la quatrième, seize poteaux, de 13 pieds de longueur, ont été mis en place; ces poteaux étaient de 10 pouces carrés. Dans ce glissoir, cinquante poteaux, vingt-trois pièces transversales et quatre-vingt-sept liernes ont été remis à neuf; les poteaux étaient de 10 x 10, les soles en pièces transversales de 12 x 12 et les liernes de 3 x 6, tous en pin. Les madriers dans les côtés et le fond du glissoir ont été réparés en différents endroits, on a employé pour ces travaux plus de 2,600 pieds, m.p., de chêne et d'érable, tandis qu'on a enlevé plus de 9,000 pieds, m.p., de vieux bois et remplacé par du neuf; 800 pieds linéaires de trottoirs et trente barres de fer, de ¼ x 4 pouces ont été fixées dans les côtés et le fond du glissoir, là où les surfaces étaient le plus exposés à s'user. La maison de la station a été lambrissée en bois neuf; les soles de fondation ont été renouvelées, on a percé et construit une porte et une fenêtre de manière à mettre cette bâtisse en bon état.

Rivière Noire.—A la tête de la coupe du rocher, une partie du glissoir de High-Falls a été reconstruite complètement sur une longueur de 258 pieds. Les pièces de bois pourries dans les fondations ont été enlevées et remplacées; on a posé une quantité considérable de blocs pour solider la base des pilotis supportant la superstructure; ces pilotis sont en pin carré de 12 pouces, variant de 5 à 12 pieds de hauteur; on a remis à neuf cinquante-et-une soles transversales, quatre-vingt-trois poteaux et quatre-vingt-trois liernes, ainsi que le lambrissage des côtés et du fond du glissoir, et les longrines; des trottoirs ont été placés sur toute la longueur du glissoir, on a employé pour ces trottoirs les vieux madriers enlevés de l'ouvrage.

Rivière Petewawa.—A l'embouchure de cette rivière, quinze chaînes neuves ont été fixées dans le mur de support.

A la *Première Chute,* une vanne a été construite au sud de l'entrée du glissoir; elle a 14 pieds de largeur, elle est lambrissée dans le fond et munie des poutres d'arrêt nécessaires; les piliers latéraux de la vanne ont 7 pieds de hauteur. On a aussi réparé le barrage au nord du glissoir, et il a fallu renouveler plusieurs longrines et traversines; sur une largeur de 25 pieds, le lambrissage de ce barrage a été construit en pin, sur une longueur de 12 pieds; les piliers de base du glissoir, chacun de 28 pieds de longueur par 6 pieds de largeur, ont été exhaussés d'un rang de pièces de bois; un pilier latéral, de 32 pieds de longueur, par 8 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur, a été construit dans la rampe sur le côté nord du glissoir pour protéger celle-ci; un pilier supportant l'estacade de direction, à la tête du glissoir, a été exhaussé de 4 pieds et rempli de pierre; la dimension de ce pilier est de 18 pieds carrés.

A la *Seconde Chute,* la vanne, à l'ouest du glissoir, a été exhaussée de 4 pieds; une partie du barrage principal a été reconstruit, et le glissoir a été renforcé par des blocs et des liernes.

Aux *Rapides Thompson,* deux pièces de fer d'angle ont été fixées aux coins des coulisses pour les poutres d'arrêt, et trois poutres d'arrêt ont été faites pour les vannes.

A *Poplar Chute,* le barrage plat, à la tête du chenal des billots, a été enlevé et remplacé par une pile; le nouveau barrage a 150 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 8 pieds, il est rempli de pierre jusqu'au sommet. Deux rangs de pièces de parement ont été ajoutés à la pile-barrage adjacente au barrage principal, sur une longueur de 65 pieds par 10 pieds de largeur; cinq barres de fer ont été assujetties à l'extrémité extérieure du barrage principal pour le protéger contre la pression du bois ou des glaces; et un des piliers de l'estacade de direction, de 15 pieds carrés, a été exhaussé de 5 rangs de pièces et rempli de pierre.

A la *Station McDonald,* un pilier de direction, au pied du glissoir, a été construit en bois neuf sur une longueur de 35 pieds par 8 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur; 4 barres de fer, de $\frac{3}{8}$ x 4 pouces par 18 pieds, ont été fixées sur le fond de la vanne, et 15 pièces de lambrissage, de 4 pouces par 12 pieds de longueur, ont été posées sur la face du barrage principal au sud de l'entrée du glissoir; deux poutres d'arrêt (*stop-logs*), de 8 x 16 pouces par 20½ pieds ont été faites pour être posées dans le mur du barrage. Pour améliorer le chenal à cet endroit on a fait sauter, au moyen d'explosifs, une quantité considérable de cailloux à la sortie du glissoir.

A *Cedar Lake,* six poutres d'arrêt ont été fournies pour le barrage de retention, ces poutres ont 12 pouces carrés par 21 pieds de longueur; trois de ces poutres sont pour les vannes et trois pour la vanne du dégorgeoir.

Rivière Dumoine.—A la station High Falls, deux solives ont été placées dans le tablier du glissoir, et 12 barres de fer ont été fixées sur sa face; un des piliers latéraux du glissoir, qui avait été poussé hors de place, fut remis en position et bien boulonné; les solives du barrage principal et le lambrissage de la façade ont été réparés là où c'était nécessaire. Dans les rapides, sur une distance de trois mille pieds, on a fait disparaître une trentaine de rochers qui empêchaient les billots de descendre librement; un de ces rochers avait 12 pieds de longueur par 6 pieds de hauteur, et presque tous les autres ont nécessité de trois à six charges d'explosifs pour les déloger.

Au printemps, l'eau dans la rivière Ottawa et ses tributaires a été extrêmement basse, et en aucun temps de la saison elle n'a atteint une hauteur égale à la moyenne des autres années. Le maximum de l'eau a été atteint vers le 12 mai; après cette date l'eau a baissé rapidement, mais a cessé de diminuer quelque peu à la fin de juin.

Dans les derniers mois de l'été, l'eau était exceptionnellement basse, et comme conséquence les glissoirs ont été plus exposés à être endommagés, et l'on a eu beaucoup de difficultés à faire passer les différents trains de billots.

L'état suivant, fourni par le percepteur du revenu des Travaux publics, indique le volume d'affaires pour l'exercice financier.

Etat du nombre de billots, de pièces de bois, etc., qui ont passé par les glissoirs et les estacades du gouvernement, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1915:—

Billots de sciage.	4,154,855	pièces.
Bois pour estacades et de dimensions.	47,146	"
Traverses de chemins de fer.	50,286	"
Poteaux de clôture.	25,466	"
Poteaux de téléphone.	1,405	"
	4,279,158	"

Aussi 73,464¾ cordes de bois de pulpe.

Le revenu provenant des droits sur ce bois s'est élevé à 35,344.81.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. F. H. BRUCE,

Ingénieur surintendant des travaux de la rivière Ottawa.

ÉTAT DES DÉPENSES POUR RÉPARATIONS AUX TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA PENDANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1915.

Désignation des localités.	Provinces.	District électoraux.	Dépenses du 1er avril au 30 novembre 1914.		Dépenses du 1er décembre 1914 au 31 mars 1915.		Dépenses du 1er avril 1914 au 31 mars 1915.	
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rivière Ottawa—								
Chaudière-nord	Québec	District de Wright	283 50		284 95		568 45	
" sud	Ontario	Cité d'Ottawa	3 05		....		3 05	
				286 55		284 95		571 50
Tributaires de la rivière Ottawa—								
Rivière Gatineau	Québec	District de Wright	1,527 72		....		1,527 72	
" Madawaska	Ontario	Comté de Renfrew-sud	2,193 44		1,269 31		3,462 75	
" Coulonge	Québec	Comté de Pontiac	1,730 64		968 95		2,699 59	
" Noire	Québec	Comté de Pontiac	2,218 50		1,322 55		3,541 05	
" Petewawa	Ontario	Comté de Renfrew-nord et comté de Nipissing	1,563 60		2,413 03		3,976 63	
Rivière Dumoine	Québec	Comté de Pontiac	189 50		30 90		220 40	
				9,423 40		6,004 74		15,428 14
				9,709 95		6,289 69		15,999 64

JOS. KENT,
Comptable.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

(Par F. X. T. Berlinguet, ingénieur-surintendant).

Trois-Rivières, 24 octobre 1914.

M. Eugène D. Lafleur,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

Monsieur,—La rivière Saint-Maurice, qui parcourt de l'ouest à l'est une distance de 350 milles et draine le vaste territoire compris dans ce trajet, est un des plus grands tributaires du fleuve Saint-Laurent. La superficie du bassin ainsi drainé est de 16,200 milles carrés et se divise en une partie cultivée et en une section forestière. La partie cultivée, dont Trois-Rivières est le centre naturel, contient une population nombreuse de cultivateurs. La section forestière couvre une étendue de 15,000 milles carrés. Dans la région du Saint-Maurice se trouvent des centres industriels importants, tels que les Chutes Shawinigan, Grand'Mère, La Tuque, etc., qui exploitent les ressources naturelles de cette vaste contrée.

La population intéressée à ces diverses industries est d'environ 50,000 habitants.

La descente du bois est l'objet principal à considérer sur la rivière Saint-Maurice.

Pendant la saison commerciale de 1914, les fluctuations du niveau dans la rivière Saint-Maurice, à l'époque du flottage des billots, ont été très défavorables; cependant, 1,667,701 billots ont été descendus et distribués à l'embouchure de la rivière, à Trois-Rivières.

Lorsque l'eau était à son plus bas niveau, les fondations de 242 piliers ont été examinées ainsi que 81,695 pieds linéaires d'estacades, et le tout a été mis en bon état, prêt pour la saison prochaine. Cet ouvrage sera continué au commencement du printemps afin que chaque chose soit en état convenable pour l'ouverture de la saison des affaires de 1915.

Depuis 60 ans, les travaux de l'entretien des estacades ont été faits à la journée par le personnel ordinaire; les montants dépensés pendant l'année peuvent se résumer comme suit:—

Enlèvement de la glace et pose des estacades.	$ 7,490 84
Personnel.	16,432 66
Bateaux "Alligators".	12,165 05
Estacades et quartiers d'hiver.	3,302 55
Total.	$39,391 10

Les réparations peuvent se résumer comme suit:—

Grandes Piles.

2,643 pieds linéaires d'estacades en pitch pin, divisés en 25 longueurs de 5 pieds de largeur.

Chutes Shawinigan.

14 longueurs	d'estacades	de 8	pièces de largeur,	15 pouces	de profondeur.
5	"	de 5	"	"	"
2	"	de 15	"	"	"

formant un total de 1,345 pieds linéaires.

Glissoir Shawinigan.

Le glissoir aux billots a été construit en acier et béton sur une longueur de 547.1 pieds linéaires.

Les Grès.

On a démoli trois vieux piliers jusqu'à la ligne de l'eau basse.

Cap-aux-Corneilles.

Deux piliers ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau basse, et deux autres furent lambrissés. Une pièce d'estacades a été construite sur une longueur de 150 pieds par 6 pieds de largeur.

Trois-Rivières.

Les piliers nos 11, 5, 9, 16, 6 et 7 ont été réparés à l'embouchure. On a construit un pilier neuf de 18 x 20 dans le chenal du milieu en avant du moulin " Gres Falls ", à l'île Saint-Christophe.

Le mur de protection, le long du côté ouest de l'île Caron, a été prolongé du pilier n° 4 au pilier n° 5 dans le chenal de l'est.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION À GRAND'MÈRE.

La *Laurentide Company, Ltd.* fait construire à Grand'Mère, sur la rivière Saint-Maurice, un barrage en béton. Ce barrage aura une capacité telle que la compagnie aura en sa possession un des pouvoirs les plus considérables du Canada. Cet ouvrage a été commencé en 1913 et sa construction se continue actuellement. Dans les années précédentes, la compagnie a eu à sa disposition un barrage et une usine de force motrice sur le côté ouest de la rivière, mais cela ne suffisait pas aux exigences de son industrie.

Grand'Mère est à 21 milles de Trois-Rivières, sur la rivière Saint-Maurice. En cet endroit la rivière a un débit maximum de 200,000 pieds cubes par seconde au niveau de l'eau haute.

Avec ce nouveau barrage, l'effectif, à la tête de la chute, sera élevé de 45 pieds à 77 pieds et pourra fournir 180,000 c.-v.

En conséquence de ces travaux il a été nécessaire d'exhausser proportionnellement les piliers sur une distance de 18 milles.

L'ouvrage se fait à la journée, il a été commencé en juillet 1914 et se continue actuellement.

Ces piliers sont complétés avec un lambrissage sur le devant et un brise-glace ayant un fruit de 1 dans 1.

On a démoli deux piliers d'ancrage jusqu'au niveau de l'eau basse, ainsi que les piliers nos 1 et 2 sur une hauteur de 3 pieds, avant de commencer les réparations.

Pointe-Madeleine.

En cet endroit quatre piliers ont été exhaussés. Ces piliers sont complétés avec un lambrissage sur le devant et un brise-glace ayant un fruit de 1 dans 1.

Avant de commencer les réparations, on a démoli neuf piliers d'ancrage jusqu'à l'élévation 134, ainsi que le pilier n° 10.

Dans le cours de l'été dernier deux piliers, de 25 x 25 x 12 pieds, ont été construits.

Saint-Jacques des Piles.

Sept piliers ont été exhaussés en cet endroit. Ces piliers ont été lambrissés sur le devant. On a démoli deux piliers d'ancrage jusqu'au niveau actuel de l'eau basse, et enlevé complètement le pilier n° 8.

On a exhaussé le quai, depuis l'élévation 144 jusqu'à l'élévation 162, sur une longueur de 50 pieds par une largeur de 20 pieds, donnant une quantité totale de 666 verges cubes d'ouvrage en caisson.

Sainte-Flore.

En cet endroit, on a exhaussé trois piliers. Les piliers nos 2 et 3 ne sont pas complètement remplis de pierre.

Les Plaines.

Un pilier a été exhaussé en cet endroit.

Grand'Mère.

En cet endroit on a exhaussé six piliers.
L'ouvrage en caissons a été complètement fini.

Le coût total de cet ouvrage est de $128,341.50.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. X. BERLINGUET,

Ingénieur-surintendant des travaux de la rivière Saint-Maurice.

RAPPORT DES TRAVAUX DE LA RIVIÈRE SAGUENAY

(Par P. E. Amiot, ingénieur-surintendant.)

L'estacade du Saguenay est située sur la rivière Saguenay, à quatre milles de la ville Chicoutimi.

Dans le cours de l'exercice financier, 2,000 pieds d'estacades neuves, en longueurs de 60 et 80 pieds par 3 et 4 pieds de largeur, ont été construits avec du sapin de la Colombie-Britannique, de 12 pouces carrés; ces pièces de bois assujetties ensemble à tous les 4 pieds avec des boulons en fer rond de 1 pouce, couvertes avec des madriers de 3 pouces et liées ensemble avec une chaîne B.B.B. de 1 pouce.

Un pilier de 20 pieds de longueur, de 20 pieds carrés, est préparé et prêt à être immergé, le lest nécessaire pour immerger ce pilier est aussi rendu sur les lieux.

L'ouvrage commencé le 1er févier a été complété le 31 mars. Les travaux ont été exécutés à la journée.

PONTS ET CHAUSSEES.

On peut remarquer que dans les anciennes provinces du Dominion du Canada, le gouvernement a pris pour règle d'assumer le contrôle exclusif de la construction et de l'entretien des ponts interprovinciaux importants et des ponts considérables à travers les cours d'eau.

Dans les districts habités des Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement du Canada a entrepris de pourvoir à l'érection et à l'entretien des ponts ordinaires de grandes routes sur les grands cours d'eau; ponts qui sont très nécessaires pour fournir une communication ininterrompue à travers les chemins et les grandes routes d'importance nationale, que ni les municipalités, qui doivent le plus en bénéficier, ni les autorités territoriales, qui y sont le plus directement intéressées, ne sauraient ériger et entretenir à leurs seuls dépens.

Pendant l'exercice financier, des travaux ont été exécutés comme suit:—

ONTARIO ET QUEBEC.

PONTS D'OTTAWA, CHAUSSÉES ET ABORDS DU PONT ENTRE OTTAWA ET HULL.

Réparations ordinaires.

Pont Laurier.—Les trottoirs en béton, placés sur les deux côtés des abords de ce pont, ont été réparés en partie, à cause de l'affaissement de leurs fondations. Sur le

côté nord de l'abord ouest, le trottoir a été renouvelé sur une longueur de 55 pieds par 9 pieds de largeur, et sur une longueur de 70 pieds par 8 pieds de largeur; dans cette dernière section on a construit un mur de soutènement sur toute la longueur, la hauteur du mur étant de 5 pieds par 3 pieds de largeur à la base diminuant jusqu'à 2½ pieds de largeur au sommet. Sur le côté sud du même abord, on a posé un trottoir de 94 pieds par 8 pieds 8 pouces de largeur, et construit en même temps un mur de soutènement de 33 pieds de longueur, d'une hauteur moyenne de 13 pieds et de la même largeur que le mur du côté opposé. De plus, le couronnement du mur en maçonnerie sèche a été restauré en béton sur une distance de 25½ pieds. Aux abords de l'est, on a renouvelé le trottoir sur une longueur de 43½ pieds, avec une largeur moyenne de 7 pieds sur le côté nord; sur le côté sud, on a construit un trottoir de 47½ pieds par 6 pieds de largeur. Le pavage en pierre de grès s'étant affaissé à différentes places sur les deux abords du pont, on a enlevé les blocs de pierre, rempli les cavités formées en dessous et reposé les pierres au niveau requis. On a aussi réparé 500 verges de superficie de pavage.

Pont sur le glissoir de la Chaudière.—La chaussée de ce pont a été souvent nettoyée pendant l'été, on a réparé les balustrades et les grilles; les ouvertures des égouts à l'extrémité sud du pont ont été maintenues libres de tous déchets.

Pont Union.—Le rang de madriers sur la chaussée de ce pont, entre les rails des chars et le côté ouest, a été renouvelé en madriers de pin rouge de 3 pouces; la chaussée a été fréquemment nettoyée, ainsi que les grilles de fer et les ouvertures de drainage aux deux extrémités du pont.

Pont sur le glissoir de Hull.—La chaussée de ce pont a été nettoyée fréquemment pendant l'été.

Chaussée et abords du pont entre Ottawa et Hull.—A l'extrémité sud du pont Union, une clôture en planches jointives a été reconstruite sur le côté est; la clôture a 127 pieds de longueur par 6 à 9 pieds de hauteur, elle est finie avec un couronnement et une base, on lui a donné trois couches de peinture. Le pavage en pierre de grès a été réparé en différentes places. Pendant l'été, la chaussée a été nettoyée de temps en temps. La balustrade en tuyaux a été aussi réparée, et les ouvertures de drainage ont été entretenues libres de tous déchets.

Pendant les mois d'hiver, on a déblayé la glace et la neige accumulées sur les trottoirs, les chaussées et les ponts à la Chaudière, de même que sur le pont entre les cités d'Ottawa et de Hull. Afin de prévenir des accidents aux piétons, du sable a été épandu sur la surface de ces chemins lorsqu'ils étaient glissants. Au printemps, on a fait des rigoles pour faire écouler l'eau qui s'y accumulait.

PONTS DE TRAFIC SOUS LE CONTRÔLE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

Pont de Pond-Creek.—A l'abord ouest de ce pont, quatorze tonnes de pierre concassée ont été épandues sur la chaussée pour la mettre de niveau avec le tablier en madriers du pont; on a ainsi rempli des cavités considérables qui s'étaient creusées dans la chaussée.

Les travaux ont été exécutés par le gardien des estacades de la Gatineau, aidé du personnel employé pendant la saison de navigation.

ÉTAT DES DÉPENSES FAITES POUR LES RÉPARATIONS DES PONTS POUR L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1915.

Désignation de l'ouvrage.	Province.	District électoral.	Dépenses du 1er avril au 30 novembre 1914.		Dépenses du 1er déc. 1914 au 31 mars 1915.		Dépenses du 1er avril 1914 au 31 mars 1915.	
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ponts à Ottawa, chaussées et abords du pont entre Ottawa et Hull—								
Pont Laurier	Ontario	Cité d'Ottawa	1,285 73		75 89		1,361 62	
Pont sur le glissoir de la Chaudière	Ontario	Cité d'Ottawa	215 70		190 04		405 74	
Pont Union	Ontario et Québec	Cité d'Ottawa et district de Wright	198 13		889 55		1,087 68	
Pont sur le glissoir de Hull	Québec	District de Wright	10 25		....		10 25	
Chaussées et abords des ponts entre Ottawa et Hull	Ontario et Québec.	Cité d'Ottawa et district de Wright	952 34		971 19		1,923 53	
Total pour les ponts à Ottawa	....	....	....	2,662 15	....	2,126 67	....	4,788 82
								4,788 82
Pont à Pond Creek	Québec	District de Wright	....	26 46	....	....	....	26 46
Ponts, aux Rapides-des-Joachims	Ontario et Québec	Renfrew nord et comté de Pontiac	....	1,314 44	....	184 12	....	1,498 56
Total	....	....	....	....	....	....	....	6,313 84

21 avril 1915.

JOS. KENT,
Comptable.

DES JOACHIMS.

Un montant de $1,500 ayant été accordé pour faire les réparations les plus urgentes aux ponts des Joachims, on a acheté les madriers et l'autre bois nécessaires et des travaux ont été faits jusqu'à l'épuisement des fonds autorisés. Le chenal principal de la rivière Ottawa est traversé par trois travées; celle du centre a 225 pieds de longueur, et les deux autres de chaque bout ont 100 pieds chacune. Toutes les solives du plancher et un rang de madriers ont été renouvelés dans la plus longue travée et dans une des petites travées. On n'a pas fait d'ouvrage dans la troisième travée courte au-dessus du chenal principal, ni dans les deux travées qui traversent le chenal du glissoir.

On réparera ces travées lorsque l'argent nécessaire sera disponible.

PONT DE HAWKESBURY.

Hawkesbury, comté de Prescott, est situé sur la rivière Ottawa, à mi-chemin entre Ottawa et Montréal; sa population est de 4,000 habitants.

Les plans et devis du contrat pour un pont sur la rivière Ottawa, entre Hawkesbury et Grenville, ont été complétés (sauf les plans et devis du système d'éclairage qui ne sont pas entièrement finis). Le droit de passage proposé sur le côté sud a été tracé avec soin à travers la propriété de la *Hawkesbury Lumber Company.* Des soumissions pour la substructure et les chaussées des abords ont été reçues.

Le transfert de la propriété pour le droit de passage du côté de Grenville a été passé, et l'on s'occupe actuellement de conclure le transfert de la propriété du côté de Hawkesbury.

Dépenses pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915: $1,103.74.

PONT DE TIMISKAMING-NORD.

Timiskaming-Nord est un village situé dans le comté de Pontiac, à l'embouchure de la rivière des Quinze, à un mille de la frontière de la province d'Ontario. Cette région est très peuplée, et le trafic toujours croissant exige la construction d'un pont sur la rivière qui est très dangereuse au printemps et à l'automne.

A la dernière session, le Parlement a voté un crédit de $60,000 pour la construction d'un pont qui sera placé à deux milles en bas de la tête de la navigation du lac.

Au commencement de l'été dernier on a fait l'exploration nécessaire, et des pilotis ont été enfoncés pour déterminer le site et le type du pont qu'on se propose de construire sur la rivière des Quinze, à Timiskaming-Nord, et le rapport sur cet examen a été adopté par le ministère. Le pont comprendra deux travées, de 240 pieds, construites avec des maîtresses-poutres d'acier, et deux travées, de 75 pieds, construites avec des soliveaux d'acier, avec un tablier en béton armé de 17½ pieds. Ces travées seront supportées par trois piliers et deux culées en béton appuyées sur des pilotis. Les abords construits en remplissage formeront une chaussée ayant une pente de 5 pour 100 jusqu'aux rives basses de la rivière. A l'endroit où traverse une crique sur le côté est on construira un ponceau en béton armé. La superstructure du pont laissera un espace de 14½ pieds au-dessus de la tête, et de 16 pieds au-dessus de la surface régulière de l'eau du lac Timiskaming. A ce niveau, le pilier principal sera à 36 pieds au-dessous du niveau de l'eau, et sera supporté sur des pilotis enfoncés dans 50 pieds d'argile.

Un contrat a été adjugé à MM. Lynch, Peckham et Gorman pour la construction de la substructure et des abords d'un pont public en acier sur la rivière des Quinze, à Timiskaming-Nord pour la somme de $44,930, approximativement. Un montant extra de $800 a été autorisé, le 10 septembre 1914, pour assécher la culée n° 1, et un autre montant supplémentaire de $150 a été autorisé dans le même temps pour continuer à assécher le pilier n° 1.

Les travaux ont été commencés le 25 juin 1914, ils étaient en voie de progrès le 31 mars 1915. A la fin de l'exercice financier, le ponceau en béton armé, les culées en béton ainsi que les piliers avaient été complétés; on avait mis aussi en place les empattements du pilier principal et la construction de ce pilier se continuait avec diligence.

A cause de l'affouillement des fondations de la culée et du pilier n° 1, il a fallu faire des excavations additionnelles et ajouter des matériaux.

Dépenses jusqu'au 31 mars:—

Décomptes progressifs payés aux entrepreneurs.	$36,570 02
Salaires des inspecteurs, de l'ingénieur, déboursés, etc. .	2,760 04
	$39,330 06

PORTAGE-DU-FORT.

Portage-du-Fort, comté de Pontiac, est un village situé sur le côté nord de la rivière Ottawa, à 60 milles en amont d'Ottawa. Ce village communique avec la rive d'Ontario par deux ponts d'acier qui traversent les chenaux du nord et du sud.

Au 31 mars dernier, environ 50 pour 100 du tablier neuf était complété sur le pont traversant le chenal nord. Le 22 avril, on avait complété ce tablier sur le pont du chenal nord.

Des solives de plancher neuves et de nouveaux garde-roue ont été placés là où c'était nécessaire. On a ajouté aussi un garde-roue dans le centre du pont pour diriger les voitures se rencontrant sur ce pont.

Dépenses jusqu'au 31 mars: $504.44.

PONT DE GRANDE-RIVIÈRE.

Le pont de Grande-Rivière relie les côtés est et ouest de Grande-Rivière au village de York, dans le comté de Haldimand. Il est environ à mi-chemin entre les villages de Caledonia et de Cayuga, qui sont les stations de chemin de fer les plus proches. Ce pont comprend quatre travées sur tréteaux d'acier, de 105 pieds de longueur, chacune, supportées par trois caissons remplis de pierre et des piliers en béton; deux culées en maçonnerie; une structure en tréteaux de bois, de 166 pieds de longueur, du côté ouest de la travée d'acier; des abords en terre et gravier de 656 pieds de longueur à l'ouest du tréteau.

Le gouvernement fédéral construisit ce pont en 1891.

Après avoir reçu l'autorisation de faire des réparations, on les commença le 1er juillet, et le 30 septembre 1914 elles ont été complétées.

Les travaux exécutés pendant ce temps furent comme suit:—

(1) Renouvellement de presque toutes les solives des deux travées sur tréteaux d'acier.

(2) Réparations générales au tablier du pont d'acier.

(3) Réparations du béton sur la face du pilier du milieu, où il y avait érosion.

(4) Couvrir en gravier sur les abords aux deux extrémités du pont.

(5) Renouvellement des clôtures de garde sur les abords en bois.

(6) Nettoyage, au moyen de râcloir et de brosse, de tout l'ouvrage en acier du pont.

(7) Deux couches de peinture de graphite de qualité supérieure sur tout l'ouvrage en acier du pont en dessus et en dessous, et une couche sur les garde-neige.

Pour l'exécution des travaux ci-dessus mentionnés, on a employé 2,000 p.m.p. de chêne blanc, 6,500 p.m.p de pin, 130 livres de fer, 100 gallons de peinture et 1¾ de ciment Portland.

Dépenses: $1,024.24.

MATAPÉDIA.

Chemin militaire.

Le chemin militaire est situé en partie dans les comtés de Rimouski et Bonaventure, dans la vallée de Matapédia.

Il part de Sainte-Flavie, sur le fleuve Saint-Laurent, et s'étend jusqu'à Cross-Point, sur la rivière Ristigouche, à 110 milles de son point de départ. On commença la construction de ce chemin en 1857 et on le compléta en 1867, au coût de $187,870.85; il a été réparé et maintenu en bon état par le gouvernement, comme chemin militaire.

Après la construction de l'Intercolonial, la plus grande partie de ce chemin a été cédée aux diverses municipalités le long du chemin, mais il en reste encore une partie de Beaurivage à Mill-Stream, une distance de 19 milles, où il n'y a pas de municipalité.

Depuis la Confédération, les dépenses pour la reconstruction s'élèvent à $34,048.43, et pour le maintien et les réparations, $13,650.09.

Les travaux exécutés pendant l'exercice financier de 1914-15 ont consisté à réparer et reconstruire plusieurs ponts et ponceaux, et à refaire une partie du chemin public, depuis Beaurivage jusqu'à Mill-Stream.

Dépenses: $4,559.83.

RIVIÈRE OTTAWA (CHUTES DES CHATS).

Pont du chemin de fer C. N. O.

Ce pont, traversant la rivière Ottawa aux Chutes des Chats, a été complété pendant le dernier exercice financier par le *Canadian Northern Ontario Ry.*, conformément aux plans approuvés par un arrêté du Conseil en date du 30 septembre 1912, et tels que modifiés par un arrêté du conseil en date du 24 septembre 1913. On a construit la substructure, du 3 décembre 1912 au 5 mai 1913, et la superstructure fut érigée du 15 septembre 1914 à janvier 1915. Ce pont a 1,600 pieds de longueur; il comprend deux travées formées de poutres Pratt et dix travées formées de solives pour tablier de pont; il est appuyé sur onze piliers en béton et deux culées.

RIVIÈRE OTTAWA (PORTAGE-DU-FORT).

Pont du chemin de fer C. N. O.

A Portage-du-Fort, P.Q., le chemin de fer C. N. O. traverse la rivière Ottawa sur un des principaux ponts de la compagnie. Ce pont a été construit conformément à l'autorisation d'un arrêté du Conseil, en date du 29 juillet 1912, sauf quelques petites exceptions, à savoir que les piliers sont construits avec des brise-glace sur le côté en haut du courant au lieu de ne pas en avoir, tel qu'autorisé. La substructure a été commencée le 2 août 1912 et complétée le 13 novembre 1913. La superstructure fut commencée le 24 février 1914, la dernière pièce placée le 17 septembre 1914, et le dernier rivet le 16 novembre 1914. Cette structure, de 1,468 pieds de longueur, comprend des culées en béton, douze piliers supportant deux travées avec tour et tablier de 50 pieds, huit travées formées de solives avec tablier, et trois travées formées de poutres rivetées ensemble, avec un demi-tablier.

GRAND LAKE NARROWS.

Pont du chemin de fer C. N. O.

En vertu de l'Acte de la protection des eaux navigables une demande a été faite et des plans ont été soumis par la compagnie du chemin de fer C. N. O. pour construire

un pont à travers Grand-Lake-Narrows, dans le canton Barron, district de Nipissing, Ont., 127 milles à l'ouest d'Ottawa. Après un examen des plans la demande a été approuvée par un arrêté du Conseil, en date du 11 septembre 1914. Ce pont consiste en des remblais de pierre, formant une longueur totale de 580 pieds, et en une travée de solives d'acier, de 70 pieds de longueur, appuyées sur des culées ayant une charpente construite sur chevalets.

LAC KIOSH-KOQUI.

Pont sur chevalets du chemin de fer C. N. O.

Ce pont sur chevalets (autorisé par un arrêté du Conseil, 24 septembre 1913) traverse le lac Kiosh-Koqui, dans le canton Pentland, district du Nipissing, à 186.6 milles d'Ottawa par la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario. Il a été en construction pendant l'année dernière et sa longueur actuelle est d'environ 2,000 pieds. Les chevalets sont immergés dans une profondeur maximum de 40 pieds d'eau. A pas moins de 150 pieds des bords du lac, on a laissé un espace de 50 pieds entre les chevalets afin de permettre aux marchands de bois de faire passer leur bois d'une manière satisfaisante sur ce lac.

MUSKRAT-RIVER (STATION MEATH).

Pont du Pacifique-Canadien.

Conformément à l'autorisation d'un arrêté du Conseil, en date du 15 juin 1912, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a continué la construction de ce pont à travers la rivière Muskrat, pour remplacer le pont sur chevalets, de 600 pieds de longueur, bâti de biais avec le courant, il y a 20 ans, et qui croise le pont public.

Pour faire les empattements ou fondations des culées en béton, des pilotis ont été enfoncés à une grande profondeur. Pendant que l'on construisait autour des dites culées le terrassement en ballast, tout l'ouvrage s'est affaissé et a complètement disparu, tandis qu'en même temps le fond de la rivière de chaque côté s'est trouvé exhaussé de plusieurs pieds. Comme la nouvelle ligne est construite à travers un sol marécageux, la compagnie a jugé qu'il était nécessaire d'acheter d'autres terrains pour y couper un nouveau chenal pour la rivière, où l'on transporta la travée d'acier (en soliveaux de 87 pieds 2 pouces de longueur). Ce chenal nouveau est situé à 900 pieds du site qui avait été d'abord proposé pour le pont.

STURGEON-RIVER (TRAVERSE DU MILIEU).

Pont du chemin de fer C. N. O.

Le 21 juillet 1914, on a complété la construction d'un pont du chemin de fer C. N. O. à travers Sturgeon-River (traverse du milieu), district de Nipissing, Ont., à 257.6 milles d'Ottawa; ce pont a servi aux trains de manœuvre en mars 1914; il a été érigé conformément aux plans approuvés par un arrêté du Conseil en date du 5 avril 1913. Ce pont a 351 pieds de longueur, et consiste en trois travées formées de solives d'acier, couvertes d'un demi-tablier, appuyées sur des piliers et culées en béton.

MANITOBA.

BRANDON.

Pont du Pacifique-Canadien.

La double voie ferrée sur le pont du chemin de fer Pacifique-Canadien, traversant la rivière Assiniboine, à Brandon, a été examinée et trouvée conforme aux conditions

de l'arrêté du Conseil en date du 22 juin 1912, autorisant la construction de cette voie double.

BRANDON.

Pont du chemin de fer Grand-Tronc.

Le pont du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, traversant la rivière Assiniboine, à Brandon, a été complété tel qu'autorisé par un arrêté du conseil en date du 18 décembre 1913. On en a fait l'inspection le 29 août 1914, et a été trouvé conforme au dit arrêté du conseil, vu que le batardeau pouvant nuire à la navigation avait été démoli tel qu'ordonné.

EMERSON.

Pont du chemin de fer C. N.

Le pont du C. N. R., sur la rivière Rouge, à Emerson, a été reconstruit par cette compagnie conformément à un arrêté du Conseil en date du 14 janvier 1914, et modifié le 15 juin 1914. Ce pont a été inspecté et trouvé tel qu'exigé par les conditions des arrêtés du Conseil.

KILDONAN.

Pont du Pacifique-Canadien.

Le pont de Kildonan du Pacifique-Canadien, qui traverse la rivière Rouge, fut complété, inspecté et trouvé conforme aux arrêtés du Conseil, en date du 10 janvier et du 13 juin 1913, autorisant sa construction.

Le 6 novembre 1914, on a remarqué du tassement dans la levée à l'est de la culée est, et après un examen plus minutieux on s'est aperçu que le pilier baissait. Le 30 novembre, le tassement total de ce pilier était de 3.8 pieds. Après investigation il fut constaté que ce tassement était dû à une surcharge des levées et non à la diminution de l'eau occasionnée par l'écluse et le barrage St-Andrews.

Pendant l'hiver on examina de nouveau les éboulis qui s'étaient faits près du pont, et l'on détermina l'endroit où se trouvait la pente du roc. Il fut constaté que, par l'inclinaison du roc vers la rivière Rouge, les bords de cette rivière étant surchargés avaient une tendance à s'ébouler, spécialement quand l'humidité avait pénétré le lit de glaise. L'examen du terrain n'est pas encore complété et la cause exacte de ces éboulis n'est pas définitivement fixée.

La compagnie du chemin de fer a reconstruit le pilier qui a baissé et continue à faire passer ses trains sur ce pont.

Pont Shellmouth.

Ce pont est situé sur la rivière Assiniboine, dans le comté de Marquette, canton 22, rang 29, à l'ouest du méridien principal, en ligne avec le chemin entre la section 30 et 31.

Il fut construit en 1908 et peinturé dans la même année. Depuis cette époque, il a été jugé à propos de repeinturer ce pont, et l'on a commencé cet ouvrage le 25 août et complété le 19 septembre; les travaux ont été exécutés à la journée.

Dépenses: $840.50.

WINNIPEG.

Pont du chemin de fer Canadian-Northern.—Rivière Assiniboine.

Ce pont, sur la rivière Assiniboine, à Winnipeg, construit tel qu'autorisé par un arrêté du conseil, en date du 16 août 1912, a été inspecté et trouvé conforme aux conditions de l'arrêté du conseil, sauf les défenses en pilotis. Cette lacune a été référée à la compagnie du chemin de fer, qui a demandé de passer un autre arrêté du Conseil l'exemptant de construire ces défenses en pilotis. Il fut alors recommandé de substituer des défenses flottantes aux défenses en pilotis, parce que la profondeur au-dessus du roc était insuffisante pour donner la stabilité nécessaire aux pilotis. En conséquence de cette demande et de cette recommandation, un autre arrêté du conseil a été passé pour exempter la compagnie du chemin de fer de construire des défenses en pilotis et pour exiger qu'une défense flottante fût mise en place chaque fois que le ministère jugerait que c'est nécessaire dans les intérêts de la navigation.

WINNIPEG.

Pont du chemin de fer Pacifique-Canadien.

La double voie, construite par la compagnie du Pacifique-Canadien sur le pont traversant la rivière Rouge, à Winnipeg, telle qu'autorisée par un arrêté du Conseil, du 2 mai 1912, a été complétée, inspectée et trouvée conforme aux conditions de cet arrêté du Conseil.

SASKATCHEWAN.

Ponts de Saskatoon.

Conformément aux instructions en date du 29 mai, on a examiné les divers ponts construits sur la rivière Saskatchewan-Sud, près de Saskatoon, au point de vue des distances entre ces ponts et le niveau de la rivière. En commençant par le pont du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à deux milles en haut du centre de la ville, on a pris des niveaux précis entre le fond de la structure et la surface de l'eau, au pont du Canadian-Northern, au vieux pont de trafic, au pont neuf en béton, à la 25e rue, et au pont du Pacifique-Canadien, dans le nord et à environ 4½ milles du point de départ. Des élévations par arpentage géodésique ont aussi été déterminées à la traverse de la Saskatchewan-Sud par le Canadian-Northern, à 5 milles à l'est de Warman, où l'on a mesuré avec précision les distances entre ce pont et la surface de l'eau. Les arpentages ci-dessus mentionnés ont été complétés et un rapport a été envoyé à la fin de juin 1914.

ALBERTA.

Pont de Bow-River, à Banff.

Le pont d'acier traversant Bow-River dans la ville de Banff, au parc des montagnes Rocheuses, Calgary, Alberta, ayant été trouvé trop faible pour supporter les trains pesants des touristes et du trafic en été, il fut jugé nécessaire de prendre des mesures pour construire un autre pont au même endroit.

On décida alors d'enlever le vieux pont pour permettre de construire le nouveau, et pendant les mois de décembre 1914 et de janvier et février 1915, on transporta les pièces de structure à une distance de 60 pieds plus loin en descendant la rivière, afin que les piliers de support fussent en dehors de toutes les excavations et d'autres obstacles provenant de l'érection du pont neuf.

Des piliers temporaires ont été construits en bois, au moyen de trois rangs de pilotis, de 12 pouces de diamètre, espacés de 5 pieds, d'axe en axe, et pénétrant en

moyenne 8 pieds dans le lit du cours d'eau. Des chapeaux et des liernes transversales ont été boulonnés aux pilotis pour solider cette charpente. Les piliers ont 40 pieds de longueur par 10 pieds de largeur.

Les deux culées ont été construites de la même manière, ancrées solidement dans les bords de la rivière et renforcées le plus complètement possible. Les piliers et les culées, en haut du courant, sont protégés contre la force du courant par des caissons de 8 x 8 pieds assujettis aux pilotis et remplis de pierre. D'autres roches détachées sont empilées en avant pour les mieux protéger.

Les abords de l'extrémité nord sont construits en chevalets de pilotis, placés à 7 pieds d'espace, d'axe en axe, renforcés de liernes diagonales et transversales, et couverts d'un tablier de 8 pouces, avec chemins de piétons, entourés de clôtures, et ayant le niveau requis.

Les abords de l'extrémité sud sont construits d'une manière analogue, et plus étendus pour recevoir le trafic.

Tout le site du vieux pont a été débarrassé des piliers en maçonnerie, des caissons, des culées, et laissé parfaitement libre de manière à pouvoir commencer l'ouvrage du pont neuf sans interruption.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

Pont d'Edmonton.

Le pont d'Edmonton franchit la rivière Saskatchewan-Nord entre Edmonton et Edmonton-Sud, jadis appelé Strathcona. Sa longueur est de 700 pieds entre les culées et il comporte quatre travées de 175 pieds de longueur. La largeur de la voie est de 17 pieds, et on a ménagé de chaque côté un trottoir de 7 pieds de largeur. Ce pont est d'acier à armatures Pratt constituant sept treillis de 25 pieds chacun. La morte-charge approximative est de 2,420 livres par pied courant. Les piliers sont en béton et ils atteignent 43 pieds de hauteur au-dessus du lit de la rivière. Ils reposent sur un fondement en béton déposé dans les caissons que supportent des pilotis enfoncés précédemment.

Ce pont a été construit en 1899 par le ministère. En 1901, on fit un arrangement avec la compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique (actuellement incorporée avec le Canadian-Northern), lui permettant de poser une voie sur le pont et d'y laisser circuler ses trains, tout en tenant cette compagnie responsable des accidents, et l'obligeant à toutes réparations et améliorations nécessaires. En novembre 1908, on fit un arrangement, cette fois avec la municipalité d'Edmonton, lui permettant l'usage du pont pour la circulation de son tramway électrique de ceinture entre Edmonton et Edmonton-Sud, tout en tenant la municipalité d'Edmonton responsable de ce service et des obligations qu'il entraînerait. Un service de tramway fut inauguré entre Edmonton et Strathcona. Au commencement de l'exercice de 1911-12, le ministère donna des instructions par lesquelles les dépenses des réparations du pont seraient divisées également entre la municipalité d'Edmonton, la compagnie du chemin de fer du Canadien-Nord exploitant ce service sous la raison *Edmonton, Yukon and Pacific Railway Co.*, et le ministère des Travaux publics. Plus tard, la ville d'Edmonton s'offrit à exécuter seule tous les travaux de réparations nécessaires, les dépenses devant être réparties comme ci-dessus, et cette offre fut acceptée.

Pendant le dernier exercice financier, il a été produit, pour des réparations, des comptes se montant à la somme de $975.68.

Les réparations en 1914-15 ont compris le pavage de la chaussée en blocs de bois créosoté, et d'autres travaux s'y rapportant.

Il est peut-être à propos de mentionner que le montant du trafic sur ce pont n'a pas été aussi élevé que pendant les années précédentes, parce que le pont à haut niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien a été mis à la disposition des tramways, des voitures et des piétons, diminuant par là-même le trafic sur le pont à bas niveau du gouvernement.

LABORATOIRE DES CIMENTS,
OTTAWA, 10 août 1915.

M. E. D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport annuel sur les travaux du laboratoire des ciments pendant l'exercice clos le 31 mars 1915.

Pendant les douze derniers mois, 5,894 échantillons de ciment ont été transmis à ce laboratoire pour en faire les essais; il y a eu une diminution notable dans le nombre des échantillons soumis cette année, si l'on compare avec la même période de l'année précédente. Cette différence est causée par l'arrêt de tous les grands travaux sous le contrôle du ministère, qui est certainement dû à la guerre.

On a fait au cours de l'année 25,000 briquettes, 302 épreuves de poids spécifique, 260 analyses de quantité, 50 analyses de qualité, deux essais de force de rupture sur des barres d'acier, huit essais complets sur des briques, trente et un essais complets sur du sable et du gravier, et quatre essais de substances hydrofuges.

Sur les 5,894 échantillons reçus, 5,777 possédaient les qualités requises et 117 ont failli aux épreuves et ont été condamnés. Parmi les échantillons condamnés, 100 étaient du ciment Portland Lehigh, 9 étaient du sable et du gravier et 8 étaient du ciment sans marque spéciale.

Les échantillons reçus provenaient des sources suivantes:—

Ingénieurs du ministère des Travaux publics	5,769
Architectes du ministère des Travaux publics	67
Manufacturiers	12
Ministère de la Marine et des Pêcheries	7
Ministère de la Milice	5
Places inconnues	5
Ministère des Chemins de fer et Canaux	4
Entrepreneurs extérieurs	3
Ingénieurs extérieurs	1
Sous-ministre des Travaux publics	1

Le tableau suivant indique le nombre des échantillons de différentes marques et de diverses espèces, qui ont été reçus:—

Canada	3,229
Star	844
Belleville	759
International	322
Lehigh	188
Sans marques	161
Sable	16
Substances hydrofuges	10
Sable et gravier combinés	9
Samson	125
Pyramide	123
Doric	82
Sun	9
Hanover	1
Briques	8
Gravier	6
Barres de fer	2

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. E. PERLEY,
Directeur.

CONCLUSION.

A cause de la guerre terrible qui fait rage en ce moment, et à laquelle le Dominion prend une part active, il a été sagement décidé que la présente division du ministère ne s'occuperait seulement que des travaux adjugés par contrat ou presque complétés, et des travaux d'une nature très urgente. C'est pourquoi, les dépenses pour les travaux des ports et rivières ne sont pas aussi élevées que celles des années précédentes. Les ouvrages ont été entretenus, des réparations ont été faites, et l'on a fait tout ce qui est nécessaire pour être prêt à reprendre les travaux au retour de l'ère de prospérité, actuellement enrayée par la guerre et ses conséquences. En terminant ce rapport, je désire exprimer mes remerciements les plus sincères à tous les employés sous ma direction, y compris les officiers du bureau principal, pour leur habileté et leur aide empressée dans l'exécution des travaux placés sous le contrôle de cette division du ministère.

E. D. LAFLEUR,

Ingénieur en chef.

PARTIE V

RAPPORT SUR LE SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

POUR

L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 MARS 1915

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 13 octobre 1915.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire du ministère des Travaux publics..

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le service télégraphique de l'Etat, pour l'année terminée le 31 mars 1915.

Ce rapport, similaire à celui de l'année dernière, est accompagné d'une liste (faite jusqu'à date) des lignes aériennes et sous-marines en opération, avec des données sur leur longueur, l'année de leur construction, le nombre des bureaux présentement établis et une estimation des résultats obtenus.

Au rapport sont annexés les tableaux ordinaires donnant des détails sur les bureaux, les télégraphistes, etc., des différents districts, ainsi que le tarif des messages sur toutes les lignes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

PUISSANCE DU CANADA

BUREAU PRINCIPAL: MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA.

(31 mars 1915.)

EXÉCUTIF.

L'hon. R. Rogers, ministre des Travaux publics.
M. J. B. Hunter, sous-ministre des Travaux publics.

PERSONNEL DU BUREAU PRINCIPAL.

D. H. Keeley, surintendant général.
M. W. Crean, assistant technique.
J. E. Gobeil, assistant technique.
Mlle E. D. McClosky, secrétaire du surintendant général.
Mlle A. Ranger, assistante-secrétaire.
Mlle F. G. Watterson, seconde assistante-secrétaire.
P. G. Burgess, comptable, division du télégraphe.
J. E. Bray, assistant-comptable, division du télégraphe.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

A. B. McDonald, Sydney-Nord, Cap-Breton, lignes télégraphiques de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

J. S. McDonald, Edmonton, Alta., lignes du Nord-Ouest et du sud de la Colombie-Britannique.

SURINTENDANCES.

Edwin Pope, Québec, sur. de dist., côte nord et du G. N. W.
P. E. Vignault, Sept-Iles, sur. de dist., côte nord, Bersimis-est.
J. P. Pouliot, sur. de district. ligne de la quarantaine, etc., jusqu'à Grosse-Ile.
A. Malouin, sur. de dist., Pointe-Ouest, île d'Anticosti.
A. Le Bourdais, Grindstone, sur. de dist., îles de la Madeleine.
J. Dumulon, Ville-Marie, P.Q., sur. loc. dist. de Timiskaming.
D. C. Dawson, Saint-Jean, N.-B., sur. de dist., réseau du Cap-Breton.
J. B. Parker, Grand-Manan, N.-B., sur. de dist., réseau de la baie de Fundy.
J. McR. Selkirk, Leamington, Ont., sur. de dist., réseau de l'île Pelée.
Robt.. C. MacDonald, Edmonton, Alta., sur. de dist., territoires du Nord-Ouest.
Wm Dee, Victoria, sur. de dist. de l'île Vancouver.
W. H. Stevens, Kamloops, C.-B., surint. de la ligne Kamloops-Okanagan.
J. T. Phelan, Vancouver, C.-B., sur. de dist., réseau du Yukon.
G. S. Fleming, Whitehorse, T.Y., sur. de dist., Atlin et frontière.
F. W. Dowling, Prince-Rupert, C.-B., sur. de dist., Atlin-Prince-Rupert.
C. E. Gooding, Ashcroft, C.-B., sur. de dist., Ashcroft-Hazleton.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
Terre-Neuve...	Port au Basque—Cap-Ray	1883	14		14	2	
Nouvelle-Ecosse.	Sydney-Nord—Meat-Cove (ligne de c.)	1880-12	168¾	....			
" ..	A travers le chenal Bras-d'Or	1880	......	½			
" ..	" havre Ste-Anne (Englishtown)	1887	......	¼	170¾	25	
" ..	" havre Ingonish	1887	......	¼			
" ..	French-River	....	......	¼			
" ..	Grand-Bras-d'Or—Kempt-Head	1904	20	¼	20	3	
" ..	Meat-Cove—Ile Saint-Paul	1890	.....	20	23	1	
" ..	Sur l'île Saint-Paul	1890	3	......			
" ..	Baie Saint-Laurent, Money-Point	1907	8	......	8	4	
" ..	Mabou—Meat-Cove	1887-00	116¼	......	116¼	12	
" ..	Barrington—Cap-Sable	1883	16	......			
" ..	A travers le chenal Bear-Point	1883	...	1½	17¾	Loué.	
" ..	" du phare	1883	....	¼			
" ..	Mabou—Port-Hawkesbury	1903	41¾	......	73¾	7	
" ..	Port-Hawkesbury—Saint-Pierre	1903	32	.....			
" ..	Saint-Pierre—Main-à-Dieu	1904	83¼	......			
" ..	Main-à-Dieu—Scatari	1902-09	1	3½	133½	18	
" ..	Sur l'île Scatari	1904	7¼	.....			
" ..	Gabarus—Sydney-Nord	1904	38½	.....			
" ..	Petit-Bras-d'Or—Kempt-Head	1905	34½	.....	34½	6	
" ..	Sydney-Nord—Eskasoni	1905	31	......	31	10	
" ..	Eskasoni—Grand-Narrows	1908	22	......	22		
" ..	Grand-Narrows — Shénacadie — Beaver-Cove	1910	15¼	...	15¼		
" ..	Leitches-Creek—Steeles (ligne de c.)	1910	28	....	28		
" ..	Baddeck—Little-Narrows	1910	19½	....	19½		18,104
" ..	Sydney-Nord-Petit-Bras-d'Or (deuxième fil)	1906	6	......	6		
" ..	Grande-Rivière—Enon	1907	19½	......	19½	2	
" ..	Enon—Gabarous	1909	29	......	29	2	
" ..	Strathlorne—Wycocomagh	1909	33½	......	33½	6	
" ..	S. W. Margaree	....	....	.....	..		
" ..	Whycocomagh—Little-Narrows	1912	38½	.....	38½		
" ..	Loch Ban—Scottsville	1912	7	.....	7		
" ..	Whycocomagh—Orangedale	1912	8	....	8	5	
" ..	North-Sydney—Sydney-Mines—Florence	1912	7	..	7		
" ..	Little-Narrows—Washabuck	1912	12	......	12	4	
" ..	Ceinture, Eskasoni—McAdams Lake	1912	5	......	5		
" ..	Grand Narrows—Lower Shenacadie—Beaver-Cove	1912	15¼	.....	15¼		
" ..	Baddeck, Nyanza—Big-Intervale	1913	39½	.....	39¼	6	
" ..	Brook-Village—Glendale	1914	32	.....	32		
	Port-Hood, embranchement de l'île :						
	(Longueur de la ligne de ceinture).						
" ..	Sur terre ferme, Port-Hood	1907	½	... ..			
" ..	Port-Hood—Ile Smith	1907	......	2			
" ..	Sur l'île Smith intérieure	1907	4	.....	13½	4	
" ..	Ile Smith à l'île Henry	1907	......	3			
" ..	Sur l'île Henry ou extérieure	1907	4	....			
N.-Brunswick...	Chatham—Escuminac, Pointe-Sapin	1885	52¼	....	52¼	15	1,028
	A reporter	....	1,013	31½	1,044½	143	19,132

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles.	nœuds			
	Report....................	....	1,013	31½	1,044½	143	19,132
	Réseau de la baie de Fundy :						
Nouv-Brunswick	Eastport—Campobello..................	1880	.....	1¾			
" ..	Sur la terre ferme d'Eastport............	1880	½	.....			
" ..	Sur l'île Campobello....................	1880	7½	.....			
" ..	Campobello-Grand-Manan..............	1880	.....	7¼			
" ..	Sur l'île Grand-Manan..........	1880	25¼	.....	45¾	12	2,460
" ..	Grand-Harbour—Ile Cheney.....	1890	....	½			
" ..	Sur l'île Cheney..	1890	¾	.....			
" ..	Ile Cheney—Ile Whitehead........	1890	......	¾			
" ..	Ile-aux-Perdrix—Fort-Dufferin........	1900	......	¾			
" ..	" "	1910	......	¾			
	Embranchement de Jannet-Rock :						
" ..	Seal Cove—Ile Big-Wood......... ..	1910	¼	1½			
" ..	Sur l'île Big-Wood....	1910	1½				
" ..	Ile Big-Wood—Ile Little-Wood.........	1910	......	½	11¼	3	†
" ..	Sur l'île Little-Wood..................	1910	¼				
" ..	Ile Little-Wood—Cannet-Rock.... ...	1910	......	7¼			
	Réseau des îles de la Madeleine :						
Québec..	Meat-Cove, C.-B.—Iles de la Madeleine.	1880	......	55			
"	Sur les îles de la Madeleine.............	1881-02	83½	½			
"	Grosse-Ile—Ile Brion......	1902	...	11			
"	Sur l'île Brion à Dingwalls...........	1902	1	......			
"	" de Dingwalls au phare...	1909	5	......			
"	House-Harbour—Pointe Basse (ceinture).	1902	8	......	184¾	18	2,990
"	Pointe Basse—South Beach (ceinture)...	1905	6	......			
"	Grindstone—Barachois (ceinture).......	1909	6	......			
....	Ile Amherst—Ile d'Entrée..............	1910	2	6¾			
	Réseau d'Anticosti :						
"	Gaspé—L'Anse à Fougère..............	1881	28	......			
"	L'Anse à Fougère—Anticosti....	1881	......	44¼	316½	9	3,940
"	Sur l'île Anticosti	1881-90	223¼	......			
"	Anticosti—Longue-Pointe, Mingan.....	1890	......	21			
	Dist. de Chicoutimi :						
"	Baie St-Paul—Chicoutimi..............	1881-04	98	....	98	5	
"	St-Alexis—Baie Ste-Catherine..........	1904	78	.....	78	5	
"	Malbaie—Baie St-Paul....	1904	32½	.....	32½	2	
"	Baie St-Paul—Petite-Rivière...........	1904	13	...	13	1	
"	Chicoutimi—St-Charles..................	1903	31½	....			
"	Ste-Anne—Lac-Claire...................	1903	7	......	46½	10	
"	Ste-Anne—St-Fulgence..................	1903	8	....			
"	St-Fulgence—Sacré-Cœur.............	1905	73½	....	73½	4	
"	Malbaie—Baie Ste-Catherine (2e fil).....	1904	53	......	53	.....	
"	St-Alexis—Chicoutimi (2e fil)..... ...	1905	14½	......	14½	....	
	A reporter......		1,820¾	191	2,011¾	212	27,822

Inclus dans le réseau de la baie de Fundy.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report	....	1,820¾	191	2,011¾	212	27,822
	Dist. de Chicoutimi—Fin.						
Québec	St-Charles—La Pipe	1907	30	....	30	4	
"	La Pipe—Péribonka	1908	17	......	17	2	
"	Baie St-Paul—St-Placide	1908	8½	...	8½	1	
"	Taché St. Louis de Nazaire, l. de c.	1912	5	...	5	1	
	Ligne de la rive nord:						
"	Malbaie—Baie Château (Tadoussac)	1881-01	947¼	...	1,949½	69	32,313
"	A travers la riv. Saguenay à Tadoussac	1883	....	1¼			
"	" " "	1909	......	1			
"	Baie Château—Belle-Isle*	1901	......	......	......	......	
"	Bersimis—Godbout	1904–05	114	.....	114	......	
"	St-Siméon au ph. Cap-Saumon (ceinture)	1909	4	.....	4	1	
"	Harrington—Ile Harrington	1909	1¼	3¼	4½	1	
	Réseau de la quarantaine:						
"	Québec—L'Ange-Gardien	1885	13	.....			
"	L'Ange Gardien—Ile d'Orléans	1885	....	¾			
"	" (3 longueurs)	1906–09	...	2¼			
"	Sur l'île d'Orléans	1885	29¼	......			
"	Ile d'Orléans—Ile Réaux	1889	......	2			
"	" " (2e câble)	1910	......	2¼			
"	Sur l'île Réaux	1889	2½	......	80¼	11	1,763
"	Ile Réaux—Grosse-Ile	1889	......	2			
"	" " (2e câble)	1910	......	2			
"	Sur la Grosse-Ile (tout compris)	1885–94	3¼	....			
"	St-Jean—Ste-Famille (ceinture)	1904	11	..			
"	St-François—St-François-nord (fil de ceinture)	....	10	.....			
"	St-François—Baie St-Paul †	1906	......	......	......	......	......
"	Ile aux Grues à Montmagny	1905–09	......	5	5	5	1,740
"	Sur l'île aux Grues	1905	3	......	3		
"	Ile aux Grues à la Grosse-Ile	1907	......	5	5		
"	Beauport—Laval	1909	15	......	15	4	
"	Ile d'Orléans, téléphone	1910	68	.....	68	7	2,601
"	Barrage Kippewa—Ville-Marie	1910	33½	.....	78½	9	1,075
"	Ville-Marie—Timiskaming-Nord	1911	45				
"	St-Isidore, embranchement	1912	3½	.....	3½	1	
"	Ile aux Grues—Ile aux Oies	1912	10	.....	10	2	
"	Lac Charlesbourg, Beauport—Stoneham	1913	52¼	......	52¼	8	1,175
"	Lac St-Charles—St-Gérard	1894	34¾	......	34¾	4	
	Réseau de l'île Pelée:						
Ontario	Leamington—Pointe-Pelée	1889	12	17¼	45¾	18	565
"	Leamington Dock—Ile Pelée	1901	......	.....			
"	Sur l'île Pelée	1889–00	16½	....			
	Lignes du Nord-Ouest:						
Nord-Ouest	Qu'Appelle—Edmonton	1883	607½	....	607½	16	
"	St-Paul—Durlingville	1912	48	......	48	3	
"	Edmonton—Athabaska-Landing	1904	98	.....	98	2	
"	Athabaska Landing—Mirror Landing	1909	70	.....	10	1	
	A reporter	....	4,133¼	235	4,368¼	382	68,916

* Cette partie du câble (Baie Château-Belle-Isle) de 22¼ nœuds, fut relevée en 1909.

† Ce câble de 30 nœuds de longueur, fut relevé en 1910.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report.	....	4,133¼	235	4,368¼	382	68,916
	Réseau du Nord Ouest—Suite :						
Nord-Ouest....	Mirror Landing—Peace-River	1910	199	...	199	4	
"	Peace-River—Dunvegan	1911	74	....	74	2	
"	Dunvegan—Lac-Saskatoon	1912	76	....	76	2	
"	Grand-Prairie-City, ceinture	1912	116	......	16	1	
"	Lac Saskatoon—Fort St. John	1914-15	45	...	145	2	
"	Peace-River—Shaftsbury	1911	15	....	15	4	
"	Athabaska—Fort McMurray	1914-15	245	...	245	4	
"	Athabaska—Lac la Biche (Plamondon-ville)	1914	58	....	58	1	
"	Moosejaw—Wood-Mountain	1885	107	......	107	4	73,049
"	Wood-Mountain—Willow-Bunch	1904	39	....	39	2	
"	Gravelbourg, ceinture	1910	38	.....	38	1	
"	Leeville, ceinture	1912	28	.....	28	1	
"	Saskatoon, ceinture	1892	28	.....	28	1	
"	Edmonton—Agence des Sauvages—Stony Plains	1904	32	....	32	5	
"	Edmonton—St-Albert	1887	9	......	9	1	
"	St-Albert—Qui-Barre—Alexandre	1902	25	....	25	3	
"	Duck-Lake—Batoche	1902-10	9	....	9	2	
"	Duck-Lake Agence des Sauvages	1902	3½	......	3½	3	
"	Lloydminster (ceinture)	1904-09	58	......	58	1	
"	Andrew (ceinture)	1904	10	.....	10	1	
"	Andrew-Whitford	1905	7	...	7	1	
"	Lamont (ceinture)	1910	7	....	7	1	
"	Lipton (ceinture)	1906	2	.....	2	1	
"	Fort-Qu'Appelle—File-Hills, agence	1907	28	....	28	4	
"	Saddle-Lake—Ecole industrielle	1900	6½	......	6½	1	
"	Kamsack—Agence des Sauvages	1907	6½	......	6½	2	
"	Kamsack—Agence des Sauv.—Pelly	1910	17½	.....	17½	4	
"	Battleford—Green-Lake	1912	165	...	165	4	
"	Meota Loop	1912	20	......	20	1	
"	Grouard—High-Prairie	1912	25	......	25	5	
"	High Prairie—Prairie-River	1913-14	12	.....	12	6	
"	Sintaluta—Réserve Assiniboia	1913	8	.....	8	1	
Colombie-Brit...	Victoria—Banfield	1891	169	.....	169	12	
" ..	Alberni—Banfield	1899	53	....	53	2	
" ..	Alberni—Clayoquot	1902	95¼	2½	97½	5	
" ..	Clayoquot—Nootka	1913	61¾	12¼	74	5	
" ..	Clayoquot	1913	1	½	4½	2	
" ..	Toquart—Sechart	1907	7½	2	9½	1	
" ..	Tofino—Mosquito-Harbour, Bear-River / Cloayoquot Sound—Leonard Is. Light.	1911-14	45½	3¾	49¼		
" ..	Nanaïmo—Comox—Campbell River	1893-08	118	....	118	8	
" ..	Parksville—Alberni	1895	30	...	30	1	
" ..	Comox—Cape Lazo	1910	6	.....	6	0	
" ..	Union Bay—Denman & Hornby Islands	1907	23	2	25	4	64,313
" ..	Nanaïmo—Ile Gabriola	1909	18¼	¾	19	5	
" ..	Campbell-River—Powell-River	1910	53¾	18½	72¼	10	
" ..	Powell River—Vancouver	1913	104½	12	116½	15	
" ..	Campbell-River—Hardy Bay	1914	198	4½	202½	12	
" ..	Vancouver—Squamish	1914	41½	....	41½	4	
" ..	Ile Salt-Spring	1902-14	86	7½	93¼	21	
" ..	Sidney—Gagnes	1910	21	2½	23½	0	
" ..	Chemainus—Kuper—Iles Thetis	1912	3½	4	7½	6	
" ..	Saanichton—Iles James	1912	3½	1	4½	2	
" ..	Sydney et Iles Sydney	1910	3	3	6	2	
" ..	Bamberton Works-Keatings	1914	.....	1	1	1	79,872
	A reporter.	....	6,800½	307¼	7,107½	575	206,278

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Fin.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Câbles.	Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report	......	6,800¼	307¼	7,107½	575	206,278
	Réseau de la Col.-Britannique—Suite.						
Colombie-Brit...	Kamloops—Lower-Nicola—Princeton...	1899-07	232	.....	232	35	
" ..	Kamloops-Vernon-Penticton-Kelowna..	1905-11	179½	1½	182	25	
" ..	Kamloops-Mont-Olie (Thompson-Nord).	1908-10	68	......	68	13	
" ..	Kamloops—Savona........	1913	26	......	26	5	
" ..	Kamloops—Barnhart-Vale........	1911	14	....	41	5	
" ..	Shuswap—Notch-Hill—Taft...........	1914	168½	1½	170	21	57,050
" ..	Fairview—Midway	1914	56	......	56	7	
" ..	Whitemans-Creek—Kelowna	1614	30	...	30	8	
" ..	Nelson—Trail........	1914	61	......	61	11	
" ..	Proctor—Sidar..........	1914	43¼	2¾	48	8	
" ..	Nakusp—Edgewood	1912	52	1	53	10	
" ..	Golden——Windemere..............	1901-01	89	...	89	5	
Yukon	Ashcroft—Dawson et la frontière..	1899-01	1,845			89	114,521
"	Hazelton—Port-Simpson et Aberdeen...	1901-02	202½				
"	Tagish—Cariboo-Crossing	1901	18	....	2,252½		
"	150-mile-Station—Quesnelle-Forks	1902	64				
"	Ashcroft—Lillooet............	1896	62				
"	Quesnelle—Barkerville	1887	61				
"	Ashcroft—Quesnelle (fil local)...	1878-87	215	...	215	.....	
"	Hootalinqua—Livingstone-Creek........	1907	35	......	35	2	
"	Aberdeen—Prince-Rupert	1907	40	......	40	5	
"	Kitsumkalum-Stewart	1910-11	171	......	171	7	
"	150-Mile-House—Bella-Coola	1912	329	....	329	17	
"	Lillooet—Pioneer-Mines...........	1912	71	......	71	6	
"	Lac Fraser—Lac Stewart.............	1912	40	......	40	1	
"	Lillooet—Lytton	1913	47	......	47	7	
"	Ashcroft—Savonas................	1914	37	...	37	2	
"	Walhachin—Ceinture	1914	3	......	3	1	
"	Réseau des Iles de la Reine-Charlotte....	1913-14	123	..	123	5	
	Total..............	......	11,183	314	11,497	870	377,849

RAPPORT DU SERVICE TELÈGRAPHIQUE DE L'ETAT POUR 1914-1915.

NOTES EXPLICATIVES.

L'état tabulaire qui précède ce rapport indique le nombre total de milles, etc., de lignes télégraphiques exploitées par l'Etat. Les autres lignes, qui ont été subventionnées ou construites et transférées par l'Etat à des compagnies privées ne sont pas comprises dans cette liste.

Dans les pages suivantes, on s'occupe des faits spécifiques qui ont eu lieu durant l'année; et en outre de ce qui s'est fait, on donne sous forme de rapports séparés ci-annexés, toutes les données qu'il a été possible d'obtenir des surintendants de district, les susdits rapports seront mentionnés sous les différents titres des districts. Lorsqu'il ne se rattache aucune mention particulière à une ligne ci-dessus mentionnée, on doit comprendre qu'elle a été exploitée d'une manière satisfaisante dans le cours de l'année, sans qu'il y ait eu aucun changement depuis les rapports annuels précédents.

TERRE-NEUVE.

La ligne entre le Port-au-Basque et le Cap-Ray continue d'être exploitée suivant la convention conclue avec la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

CAP-BRETON, N.-E.

On a terminé la construction du prolongement de la ligne téléphonique de Loch-Ban à Inverness et on a construit une nouvelle ligne, du village de Brooks jusqu'à Glendale, une distance de 32 milles. On a fait des réparations générales aux diverses lignes et on les a entretenues en bon état. Cinq nouveaux bureaux de télégraphe et dix nouveaux bureaux de téléphone ont été ouverts au public. Un rapport (n° 1) du surintendant de district, M. D. C. Dawson, est annexé à ce rapport général.

ÎLE SEAL, BAIE DE FUNDY; ÎLE CAP-NEGRO, COMTÉ DE SHELBURNE, N.-E.; ET LES ÎLES HALF-MOON, Y COMPRIS LA STATION DE SAUVETAGE DE CAP-BLANCHE.

En 1912-13, un montant fut voté pour l'établissement de communications téléphoniques entre ces îles et la terre ferme. La ligne de l'île Cap-Negro était dans l'intérêt du public en général, mais les autres étaient surtout pour l'usage des stations de sauvetage du ministère de la Marine. Des longueurs suffisantes de câbles sous-marins furent importées mais le bateau *Tyrian* ayant été requis ailleurs, la pose en fut remise à l'année suivante. Dans l'intervalle des arrangements furent faits avec les compagnies locales de téléphone. pour qu'elles construisent et équipent, pour un prix déterminé, les sections de lignes aériennes et pour qu'elles les exploitent ensuite en conjonction avec leurs propres systèmes. Elles devront, dans tous les cas, permettre l'usage de leurs lignes pour la transaction des affaires du ministère, et cela gratuitement.

D'après cet arrangement, la compagnie *Barrington Township Telephone* a construit et équipé une ligne aérienne de 14 milles de longueur, pour le raccordement avec l'île Seal, de Barrington à la Pointe-Prospect, et ½ mille de ligne sur l'île Seal, du point d'atterrissement du câble sur le côté est de l'île, jusqu'au phare; la compagnie a reçu pour ce travail, un montant total de $250. La compagnie de téléphone de Port-Latour a construit une ligne de 15 milles de longueur à partir du point le plus rapproché de son réseau jusqu'à Cap-Blanche, avec un embranchement de un mille de longueur pour le raccordement avec le câble de l'île Half-Moon et un embranchement de deux milles de

longueur, jusqu'à la Pointe-Hunter, pour le raccordement avec l'île Cap-Negro; et une ligne de deux milles sur l'île. Le montant total payé à cette compagnie a été de $550.

Le vaisseau-câble *Tyrian* a ensuite complété le raccordement en posant des câbles, comme suit:—

	Nœuds de câble.
Le 16 mai 1914, de la pointe Prospect à l'île Seal..........	15·38
Câble d'atterrissage à l'île Seal.........	·26
Longueur totale (milles marins)......	15·64
Le 18 mai 1914, de la pointe Purgatory à l'île Cap-Negro....	1·21
de Cap-Blanche à l'île Half-Moon........	1·43
Longueur totale (milles marins)......	2·64

BAIE DE FUNDY.

Il y a eu peu d'interruptions sur ce réseau, au cours de l'année. On a raccordé l'île Three-Islands et l'île Little-Wood, ce qui a nécessité la pose de 3¼ nœuds de câble. On a aussi relié les îles Duck, Nantucket et Grand-Manan, ce qui a requis 2¼ nœuds de câble.

Un rapport (n°2), du surintendant de district, M. J. R. Parker, est annexé à ce rapport général.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

A la suite de plusieurs interruptions successives dans le service fait par le câble sous-marin de la *Anglo-American Telegraph Company,* entre Cap-Traverse, I.-P.-E., et Cap-Tormentine, N.-B., principalement en mai et en juin 1912, le gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard demanda au gouvernement fédéral la pose d'un second câble entre l'île et la terre ferme. Ces interruptions du service avaient duré plusieurs jours et pendant ce temps il avait fallu avoir recours aux stations de radiotélégraphie de la compagnie Marconi, à Cap-Bear et à Pictou, pour communiquer avec la terre ferme.

Le gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard demandait une amélioration générale du service télégraphique. Ces demandes eurent pour résultat d'amener la coopération de la compagnie de téléphone de l'Ile-du-Prince-Edouard avec la compagnie de télégraphe *Anglo-American.* La compagnie de téléphone s'est engagée à livrer les télégrammes de la compagnie de télégraphe à tous les points où elle a des bureaux. Comme rémunération, la compagnie de téléphone reçoit une certaine partie des recettes de la compagnie de télégraphe et a obtenu du gouvernement l'assistance suivante: le gouvernement a posé un câble sous-marin à deux conducteurs entre l'île Wood, I.-P.-E., et Pointe-Caribou, N.-E., et, pour parer à toute éventualité, un câble à quatre âmes entre Cap-Traverse et Cap-Tormentine. Deux des âmes servent au télégraphe et les deux autres sont réservées au téléphone.

Des soumissions pour ces câbles (14 nœuds de câble à deux âmes et 10 nœuds de câble à quatre âmes) furent demandées le 9 décembre 1913 et le 28 février 1914, et la commande fut donnée à la *Siemens Company of Canada, Limited,* pour livraison à Halifax le 1er juin, au prix de $46,700. Le budget de 1914-15 renfermait deux montants pour couvrir ces dépenses: le vote n° 151, de $45,000 et le vote n° 557 de $2,000. Les câbles furent livrés à la date fixée et furent posés par le *Tyrian.* Celui de l'île Wood, Pointe-Caribou fut posé le 20 juin et celui de Cap-Traverse et Cap-Tormentine fut posé le 4 juillet 1914.

Comme ces câbles sont différents de ceux qu'on a employés jusqu'ici pour les télégraphes du gouvernement, qui n'avaient qu'une âme, les détails suivants sont donnés à titre de renseignements:—

Achats—

14 nœuds du câble à 2 âmes, composées de 21 livres de cuivre et 260 livres de gutta-percha. Poids total, 165 tonnes. Prix livré au bateau à Halifax..	$24,600
10 nœuds de câble à 4 âmes dont 2 ayant 107 livres de cuivre et 150 livres de gutta-percha, et 2 ayant 216 livres de cuivre et 260 livres de gutta-percha.. Poids total, 120 tonnes. Prix livré au bateau à Halifax....	22,100
Prix total..	$46,700

Les épreuves électriques de ces câbles ont donné les résultats suivants:—

Résistance moyenne à 75° F.

Ames de 216/260 par nœud: Isolateur (1 min.), 1,186 megms. Conducteur, 5·26 ohms. Capacité, ·292 M.F.

Ames de 107/150 par nœud: Isolateur (1 min., 1,844 megms. Conducteur, 10·60 ohms. Capacité, ·281 M.F.

Des épreuves de capacité faites après la pose ont donné ·153 et ·144 M.F. par nœud, pour les âmes les plus fortes et les plus faibles, respectivement.

Des câbles ci-dessus mentionnés, le *Tyrian* a posé les quantités suivantes:—

1914.	Nœuds.
20 juin, Ile-Wood, I.-P.-E., à Pointe-Caribou, N.-E., 2 âmes..	12·5
4 juillet, Cap-Traverse, I.-P.-E., à Cap-Tormentine, N.-B., 4 âmes..	8·82

Le reste du câble est gardé à bord du *Tyrian* pour être utilisé si des réparations deviennent nécessaires.

QUEBEC.

ÎLES DE LA MADELEINE.

Le câble de Grosse-Ile à l'île Bryon se brisa le 4 avril et fut réparé le 24 juillet par le bateau *Tyrian.*

Le câble d'Amherst à l'île d'Entrée fut interrompu du 25 avril au 5 mai et fut réparé par les réparateurs locaux.

Le câble de Meat-Cove à Old-Harry, fut brisé le 24 mai et fut réparé par le *Tyrian* le 16 juillet. Le câble se brisa de nouveau le 24 décembre; il sera réparé à l'ouverture de la navigation.

ENTRETIEN ET FONCTIONNEMENT.

Un rapport (n° 3) du surintendant de district, M. A. Le Bourdais, est annexé à ce rapport général.

ÎLE D'ANTICOSTI.

Le 17 novembre, le câble de Longue-Pointe—Baie-Mechastic, cessa de fonctionner et sera réparé à l'ouverture de la navigation.

LIGNE AÉRIENNE.

Un rapport (n° 4) du surintendant de district, M. A. Malouin, est annexé à ce rapport général.

LIGNES DE LA CÔTE NORD ET DE CHICOUTIMI.

Des réparations considérables ont été faites à ces lignes, sous la direction des réparateurs généraux, et le revenu de cette année est supérieur à celui de l'année précédente. M. E. H. Têtu qui fut pendant plusieurs années, surintendant de district des lignes à l'est de Bersimis, mourut le 19 novembre et fut remplacé par M. P. E. Vignault, qui était autrefois agent au Sept-Iles.

Un rapport (n° 5) de M. E. Pope, surintendant à Québec, est annexé à ce rapport général, et couvre le fonctionnement des lignes de téléphone du comté de Québec.

TÉLÉGRAPHE DE LA QUARANTAINE ET TÉLÉPHONE DE L'ÎLE D'ORLÉANS.

Réparations.—Les deux câbles, de Saint-François à l'île aux Réaux, furent brisés par la glace, le 13 décembre 1913, et furent réparés en mai 1914.

Le câble de la Grosse-Ile à l'île aux Grues fut brisé par la glace le 14 janvier et fut réparé en mai.

Le câble de l'île aux Grues à Montmagny fut brisé par la glace le 22 novembre et sera réparé à l'ouverture de la navigation.

Un rapport (n° 6) de M. J. P. Pouliot, surintendant de district, est annexé à ce rapport général.

ONTARIO.

Le réseau téléphonique de l'île Pelée a été exploité en 1914-15, dans les mêmes conditions que les années précédentes. Un rapport (n° 7) de M. J. McR. Selkirk, surintendant de district à Leamington, est annexé à ce rapport général.

Un montant de $4,800 avait été voté pour le raccordement des îles Manitoulin et Cockburn par un câble et pour la construction d'une ligne aérienne de 7½ milles sur l'île Manitoulin, devant être reliée au réseau téléphonique de Manitoulin et de la rive nord. Ce travail fut terminé le 5 juillet, sous la surveillance de M. J. E. Gobeil, du bureau chef.

NORD-OUEST, COLOMBIE-BRITANNIQUE ET YUKON.

Les rapports (n[os] 8 à 11) des surintendants de districts, décrivent tous les travaux qui ont été faits dans ces divisions au cours de l'exercice financier.

Les montants votés pour 1914-15, ont été employés pour construire ou commencer la construction d'un certain nombre de nouvelles lignes ou d'embranchements, dont les noms suivent. On trouvera des détails dans les rapports des surintendants.

SASKATCHEWAN ET ALBERTA.

Lac Saskatoon à Hudson-Hope.
Athabaska-Landing au lac La-Biche.
North-Battleford à l'île La-Crosse.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Kamloops-Notch Hill-Sicamous.
Princeton-Copper Mountain.
Kelowna-Whiteman's Creek.
Fairview-Midway.
Nelson-Trail.
Proctor-Sirdar.

Alberni-Clayoquot-Nootka.
Ganges-Salt Spring.
Salt Spring-Sidney.

YUKON

Ashcroft-Walhachin-Savonas.
Iles de la Reine-Charlotte.

SERVICE TELEGRAPHIQUE EN GENERAL.

BATEAU-CÂBLE "TYRIAN".

Les câbles suivants ont été réparés par le *Tyrian* au cours de l'année: Old-Harry, Meat-Cove, Ile St-Paul, Meat-Cove, Petit-Bras-d'Or, Grand-Bras-d'Or, Grosse-Ile, île Bryon.

NOUVEAUX CÂBLES.

Caribou—île Wood, 12·50 nœuds; Cap-Traverse—Cap Tormentine, 8·82 nœuds; Three-Islands—Little-Wood, 3·28 nœuds; île Duck—île Nantucket, 2·25 nœuds; île Seal—Pointe Prospect, 15·38 nœuds; île Cap Négro—Pointe Purgatory, 1·21 nœud; île Half-Moon—île Blanche, 1·43 nœud.

Un état détaillé des opérations du bateau pendant l'année, est donné dans le rapport (n° 12) de M. A. B. McDonald, inspecteur général des provinces maritimes et électricien du *Tyrian*.

Réseaux des lignes télégraphiques du Dominion.—A titre d'intérêt général et en continuation de l'état mentionné l'année dernière, nous donnons ci-après les derniers chiffres en notre possession, démontrant l'étendue des lignes télégraphiques en opération dans tout le Dominion:—

Canada	Longueur des lignes en milles.				Longueur de fil en milles.				Nombre de bureaux.
	Aérienne.	Souterraine.	Sous-marins	Total.	Aérienne.	Souterraine.	Sous-marins.	Total.	
1914-1915.	Ligne sur poteaux								
Great North Western Telegraph Co	9,582	7	13	9,604	29.864	192	78	30,134	
Canadian Pacific Telegraph	13,824	18	103	13,945	102,857	1,201	251	104,309	1,534
Western Union Telegraph Co	....	....	....	....	....	....	....	....	
Lignes de l'Etat	....	....	....	....	9,993	....	288	10,281	771
Grand Trunk Pacific Telegraph	10,859¾	1	¼	10,860	....	....	....	.....	120

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été fait mention:—

1913-1914.	Dépense.	Revenu.
	$ c.	$ c.
Golfe Saint-Laurent et les Provinces maritimes :		
Anticosti, lignes de l'île d'	7,075 76	2,354 76
Baie de Fundy, lignes de la	2,193 47	1,087 75
Cap-Breton, lignes de	26,189 64	4,067 72
Cap-Ray (subside)	250 00	
Escuminac, ligne de	1,303 13	596 22
Pointe-au-Père, agence	500 00	
Ile aux Coudres	200 00	
Iles de la Madeleine	5,639 02	1,620 12
Côte Nord à l'est de Bersimis	25,979 18	6,182 62
Côte Nord à l'ouest de Bersimis	21,177 85	1,181 31
Ile d'Orléans, téléphone	1,305 73	387 64
Réseau de la quarantaine	7,014 67	339 05
Lignes du comté de Québec	2,347 39	448 66
Ile du Prince-Edouard	6,946 66	
Vaisseau-câble *Tyrian*—		
Entretien et réparations	62,814 42	
Généralement—		
Golfe et Provinces maritimes	6,395 73	
District de Timiskaming—		
Ligne de téléphone	2,742 42	259 20
Ontario—		
Ile Pelée, téléphone	5,059 34	117 54
Lignes des territoires du Nord-Ouest	89,934 40	30,980 27
Colombie-Britannique—		
Golden—Windermere	3,469 11	2,274 80
Vancouver, Ile de	74,573 90	22,209 73
Nakusp—Edgewood	1,160 95	
Kamloops—Okanagan	28,726 32	17,942 08
Colombie-Britannique, généralement	2,210 58	
Yukon—		
Ashcroft—Dawson	240,196 66	133,894 80
Service télégraphique, généralement	7,268 65	
Total	632,674 98	225,944 27

Service téléphonique des ministères.—Jusqu'à la date de ce rapport (1er avril 1915) les raccordements téléphoniques faits avec le bureau central de la Compagnie de téléphone Bell, à Ottawa, et imputables au crédit spécial, numéro 760 se sont élevés à la somme de $35,562.76. Ils se répartissent comme suit pour les divers ministères:—

Ministère.	Nombre de téléphones.		Total.	Coût annuel.
	Bureaux.	Résidences.		
				$ c.
Agriculture	22	10	32	1,315 00
Auditeur général	14	2	16	715 00
Recensement	1	....	1	80 00
Commission du Service civil	4	3	7	342 00
Greffier de la couronne en chancellerie	2	1	3	125 00
Commission sur le coût de la vie	1	....	1	40 00
Douanes	19	6	25	1,020 00
Commission de Conservation	5	1	7	375 00
Archives	2	1	3	135 00
Police fédérale	15	4	19	745 00
Cour de l'Echiquier	2	1	3	145 00
Affaires étrangères	5	2	7	323 00
Finances	15	6	21	875 00
Gouverneur général	8	3	11	1,523 76
Chambre des communes	18	....	18	750 00
Affaires des Sauvages	15	2	17	648 00
Revenu de l'Intérieur	13	6	19	801 00
Intérieur	104	8	112	4,878 00
Justice	19	12	31	1,290 00
Bibliothèque du Parlement	1	2	3	120 00
Travail	6	2	8	395 00
Marine et Pêcheries	24	9	33	1,416 00
Milice et Défense	64	8	72	3,304 00
Mines	15	1	16	235 00
Gendarmerie à cheval	5	1	6	125 00
Srrvice naval	21	5	26	1,076 00
Territoiree du Nord-Ouest	....	1	1	55 00
Comité du fonds patriotique	1	....	1	55 00
Postes	35	7	42	1,785 00
Impression et papeterie	10	7	17	1,713 00
Conseil Privé	7	4	11	460 00
Travaux publics	71	17	88	3,986 00
Chemins de fer et Canaux	22	8	30	1,287 00
Secrétariat d'Etat	11	5	16	663 00
Sénat	10	4	14	568 00
Cour suprême	1	....	1	35 00
Commerce	10	4	14	295 00
	607	153	760	35,562 76

TABLEAUX ANNEXES.

Les états tabulaires ordinaires des lignes et des bureaux du personnel, etc., du service télégraphique annexés à ce rapport, contiennent toutes les additions et tous les changements faits jusqu'au 31 mars 1915.

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRE-NEUVE.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Mémoire.
1	Port-au-Basque	0	50 00 ou commission	N.B—La commission est de 25 p. 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
2	Cap-Ray, phare	14	50 00 "	
	Total	14	100 00	

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relie à Port-au-Basque avec la ligne aérienne de la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Baie du Renard	0				Fermé le 5 août 1909.
2	Pointe Heath	2	C. Hubert	200 00	1er août 1900	Pour agence locale. Câble enlevé.
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	E. Laprise	200 00	1er juillet 1903	Augmentation de salaire de $200, 1er août 1912.
4	Crique à la Chaloupe	17½	B. Bradley	600 00	7 juillet 1881	" " $600 " "
5	Lac-Salé	52½	Jos. Bourget, répar. gén.	600 00	17 juillet 1906	" " $600 " "
			A. Boudreau, télégrap.	600 00	26 mai 1913	Plus $1 par jour lorsqu'absent en devoir.
6	Phare de la Pte-Sud-Ouest	15	A. Lemieux	600 00	1er juillet 1901	Augmentation de salaire à $600, 1er août 1912.
			L. Lemieux	300 00	1er juillet 1908	" " à $300 " "
	Rivière Jupiter	7				
	Rivière à la Loutre,	17½				
	Rivière Becsie	22				
	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10	Jas. Duguay	25%	20 juin 1906	25% de commission.
7	Phare de la Pointe-Ouest	9	A. Malouin, sur. de dist.	520 00	1er août 1900	Augmenté à $520 le 1er août 1912.
			A. Malouin, télégraphiste	200 00	10 août 1881	" à $200 " "
			Loz. Malouin, télég. sub.	600 00		" à $600 " "
8	Baie des Anglais	3	F. Cabot	600 00	1er juillet 1882	Augmentation de salaire à $600, 1er août 1912
			H. Malouin, réparat. gén.	600 00	10 sept. 1909	De la baie Mechastic à la Pointe-Sud-Ouest Augmenté à $600, 1er août 1912.
	Baie Mechastic (atterrissage du câble)	14½				
	Totaux	223½		5,620 00		

La Pointe-Sud-Ouest se raccorde avec L'Anse-à-Fougère, Gaspé, par un câble de 44¼ nœuds ; et de la Baie Mechastic le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par un câble de 21 nœuds.

0	L'Anse-à-Fougère		Thos. Dupuis	17 00		Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station de vérification seulement.
1	Bassin de Gaspé	28	J. J. Annett	660 00	16 oct. 1881	Bureau de vérification. Raccordement avec le réseau télégraphique G.N.W. Le salaire a été augmenté à $660 le 1er janvier 1908.
		28		677 00		

RÉSEAU DES ILES DE LA MADELEINE.

1	Amherst	0	Mlle J. Shea	62 00 ou commission.	1er oct. 1882	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues et envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
	Ligne de ceinture	$4\frac{1}{2}$				
2	Aurigny (ligne de ceinture)	$2\frac{1}{4}$	L. P. Gaudet	50 00 "		
3	Phare Amherst	2	Wm. Cormier	50 00 "	11 " 1881	
	Ligne principale	$4\frac{1}{4}$				
	Jusqu'au câble	$2\frac{1}{4}$				
	A l'étendue du câble	$6\frac{1}{2}$				
4	Village de l'Etang-du-Nord	$1\frac{1}{2}$	J. G. Binet, rép. gén.	500 00 "	1er déc. 1900	Plus $1 par jour, lorsqu'absent en devoir.
			Mme A. Binet	100 00 "	" 1881	
5	Phare de l'Etang-du-Nord (ligne de ceinture)	$1\frac{1}{2}$	N. Arsenault	50 00 "	1er sept. 1901	Ligne de ceinture à 2 fils.
	Ligne principale	$1\frac{1}{2}$				
6	Iles-aux-Meules (Grindstone)	7	W. Leslie	Commission 25 p. 100	20 mai 1897	
7	Iles-aux-Meules, " ouest	1	A. LeBourdais, sur. de dist.	900 00 "	17 août 1890	Plus $1 par jour lorsqu'absent, en devoir. Les app. étaient de $720 par année antér. au 1er juil. 1908.
	Câbles (lig. de ceinture)	$\frac{1}{4}$				
	Câble tendu (l. de ceint.)	$\frac{1}{2}$	J. J. LeBourdais	700 00 "	25 mai 1904	Augmentation de salaire à $700 au 1er nov. 1913.
8	H.-aux-Maisons "	$2\frac{1}{4}$	Camille Delaney	50 00 ou commission	1er juin 1888	
9	Pointe-Basse "	3	H. Arseneau	50 00 "	1er août 1902	
10	Plage sud	3	F. Chevrier	50 00 "	1er juil. 1905	
	Ligne principale, (fil)	$8\frac{1}{2}$				
	Câble principal	$\frac{1}{2}$				
	Ligne de ceinture	$2\frac{1}{4}$				
11	Cap-Vert, (lig. de ceinture)	$\frac{3}{4}$	J. Richard	50 00 "	1er oct. 1914	
	Ligne principale	$\frac{3}{4}$				
12	Ile Wolfe	12				
13	Grosse-Ile	$11\frac{1}{4}$	N. Clarke	420 00 ou commission.	1er juin 1888	Pour station de réponse. Les allocations étaient de $200 antérieurement au 1er décembre 1902, et commission pour agence locale.
			J. Quinn	240 00 "	1er déc. 1902	
14	Old-Harry	9	L. C. Clarke	50 00 "	8 mars 1907	
15	Grande-Entrée	$5\frac{3}{4}$	Mme F. Atkins	50 00 et "	18 fév. 1882	
			S. Clarke, répar.	180 00 ou "	1er avril 1912	Plus $1.50 par jour pour travail et $1 par jour pour louage d'un cheval en temps de réparation de la ligne.
16	Pointe Grande-Entrée		Tim. Larade	Commission 25 p. 100	4 mars 1913	
17	Grand Ruisseau		A. Arseneau	" "		
	CONNEXIONS DE CÂBLE.					
	Grosse-Ile	0				
	Old-Harry (fil)	9	(Atterris. du câble)			
	Câble à Meat-Cove, Cap-Breton	55	(Voir ligne de Meat-Cove			
	Grosse-Ile	0				
	Câble à l'Ile Brion	11				
18	Ile Brion	1	W. Dingwall	150 00 ou commission	1er janv. 1903	Une ligne de ceinture à deux fils depuis la hutte du terminus pour le câble de la Grosse-Ile.
19	Phare de Brion	$3\frac{1}{2}$	P. Chevrier	50 00 "		
	Amherst	0				
	Câble à l'Ile d'Entrée	$6\frac{3}{4}$				
20	Phare de l'Ile d'Entrée	2	E. Chenell	15 00		
	Total	$182\frac{1}{4}$		3,947 00		

Longueur totale du réseau des Iles de la Madeleine : Lignes aériennes, $101\frac{1}{2}$ milles; câbles, $80\frac{1}{4}$; ligne sur poteaux $83\frac{3}{4}$.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE

SYDNEY-NORD—

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire. Fils.	Comprenant lignes sur poteaux.	Comprenant câbles.	Agents et télégraphistes.
		Milles.	Milles.	Milles.	
1	Meat-Cove*	0			Mme H. L. McEachern
2	Capsticks	3			M. J. Capsticks
	La ligne de ceinture	4	7		
3	Baie Saint-Laurent (ligne de c.)	½			J. McNeil N. McDonald
4	Baie-Aspy	4½	4½		R. G. Zwicker
5	Ile du Cap-Nord	5	5		N. A. McDonald
	Ligne de ceinture	1	1		
6	Dingwell (ligne de ceinture)	5½			Joe O'Brien
	Ligne de ceinture	10	10		
7	Havre du Neils (ligne de ceint.)	2½			Arch McLean
8	Ingonish	9	9		J. E. McLeod
9	Ingonish-Sud	10½	10½		Mme M. C. Williams
10	Ingonish-Ferry (câble ¼ de mille)	2¼	2	¼	Mme M. A. McKinnon
11	Wreck-Cove	9	9		Mlle Mary Morrison
12	French-River	5	5	¼	John McDonald
13	Breton-Cove	2	2		D. B. McLeod
14	Indian-Brook	7	7		C. A. McInnes
	Ligne de ceinture	2	2		
15	Murray (ligne de ceinture)	8			
16	Pont de la riv. du Nord (l. de c.)	2			S. J. Morrison
	Ligne principale	10	10		
17	Englishtown (câble de ¼ de mille	4	3¾	¼	J. D. McAskill
18	Eel Brook	2	2		M. Smith
19	South-Gut (ligne de ceinture)	3			Rachel Morrison
20	Baddeck (ligne de ceinture)	13			D. Dunlop
	Englishtown	18	18		
21	Kellys-Cove (New Campbellton)	12	12		Mlle A. Morrison
22	Grand-Bras-d'Or (câble ½ de mille)	2½	2	½	D. Livingston
23	Petit-Bras-d'Or (câble de 350 pieds)	8	8		M. Richards

*La station Meat-Cove se raccorde avec le réseau des Iles de la Madeleine par un câble de 55 nœuds à Old-Harry

DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION DE MEAT-COVE.

Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
$ c.		
50 00 ou commission*...	1er sept. 1897.	*Où non autrement énoncé, la commission est de 25 p. 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat sur toutes les dépêches envoyées ou reçues par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
50 00 "	1er juillet 1914.	
720 00	1er oct. 1914.	Station du câble à la baie Saint-Laurent au lieu de Meat Cove depuis le 1er septembre 1906.
420 00	28 juillet 1914.	
....	....	
50 00 ou commission	1er mai 1913.	
50 00 "	13 mai 1904.	
50 00	1er nov. 1907.	
50 00 "	1er février 1912.	
50 00 "	1er janvier 1913.	
50 00 "	11 janvier 1910.	Autrefois sous les soins de M. Geo. Brewer, qui a démissionné.
50 00 "	1er oct. 1903.	
50 00 "	18 mai 1908.	
50 00 "	1er avril 1899.	
25 p. 100 de commiss..	19 juillet 1907.	
50 00 ou commission	1er juin 1913.	
....	....	Fermé durant l'hiver de 1909-10.
50 00 ou commission	5 octobre 1909.	
120 00 et commission, et 25 p. 100 s. R. et chèq..	28 mars 1912.	M. W. Bingham, décédé le 8 janvier 1912. Embranchement de la ligne Baddeck.
25 p. 100 R. et chèques	21 février 1914.	
50 00 ou commission	1er sept. 1904.	
150 00 et 25 pour 100 sur R. et chèques.....	11 octobre 1913.	Le premier agent était L. M. Anderson.
....	....	Cette ligne de ceinture à Baddeck part de cet endroit et retourne à Englishtown.
50 00 ou commission....	2 déc. 1909.	
100 00 "	1er janv. 1889.	Augmentation de $50 à $100 depuis le 1er novembre 1914
50 00 "	1er déc. 1912.	
2,310 00		

Et la baie du Saint-Laurent avec l'île Saint-Paul par le câble de 20 nœuds. Le dernier sert au téléphone.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE

SYDNEY-NORD—

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire. Fils.	Comprenant lignes sur poteaux.	Comprenant câbles.	Agents et télégraphistes.
		Milles.	Milles.	Milles.	Report.....
24	Sydney-Nord.	4½	4½	....	W. U. Tel. Co.
	Instructeur	....	....	....	Mlle B. Bingham, Englishtown
	Inspecteur général	....	....	....	A. B. McDonald, Sydney-Nord
	Surintendant de district pour toutes les lignes du C.-Breton	....	....	....	D.C.Dawson, St-Jean, N.-B
	Total	177¾	140¼	1	
	Sections des réparations.				
	En général—				
	Meat-Cove—Grand-Bras-d'Or..	162¾	125¾	½	J. G. Dunlap, Baddeck...
	Gr'd-Bras-d'Or—Sydney-Nord.	15	14½	½	Jos. Logue, Sydney-Nord..
	Local—				
	Meat-Cove — Money-Point et baie Aspy	20	19½	....	Pat. Capstick
	Baie Aspy—Havre de Neils ...	24	16	....	M. McCaskell
	Havre de Neils—Ingonish-Ferry	21¾	21½	¼	Rupert Curtis
	Ingonish-Ferry—Englishtown..	29	28¾	¼	N. M. McLeod
	Baddeck—Ligne de ceinture...	36	18	....	D. McAuley
	Murray—Ligne de ceinture....	20	10	....	J. Smith
	Englishtown—Grand-Bras-d'Or	14½	14	½	H. Murdoch Campbell.....
	Grand-Bras-d'Or — Sydney-Nord	12½	12½	....	Duncan McRae
	Total				
	Embranchement Money-Point.				
1	Baie Saint-Laurent	0	....	....	V. Therriault
2	Grève—Baie Saint-Laurent....	1½	1½	....	J. O'Brien
3	Phare Cap-Nord (Money-Point)	5½	5½	....	Norman McLeod
4	Cap-Nord, sirène (Money-Point)	1	1	....	Stanley Hackett
		8	8	....	(Y compris les fr. de route.)
	Embranchement Saint-Paul.				
	Baie Saint-Laurent	0	....	....	
	Ile Saint-Paul (y compris 20 nœuds de câble)	23	3	20	J. Campbell

DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION DE MEAT-COVE—*Suite.*

Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
$ c.		
2,310 00		
Commission seule...........	....	La commission est de 50 p. 100 sur les dépêches locales, et de 25 p. 100 sur les dépêches de plein parcours ; elle couvre la surveill. de la ligne et un bureau à Sydney-Nord.
600 00	1er nov. 1902.	Salaire augmenté à $600 le 1er août 1911.
1,500 00	9 mai. 1905.	Augmenté à $1,500 du 1er avril 1909.
720 00	24 janv. 1892.	Montant de $300 en sus par année pour le loyer du bureau, etc., M. McDonald est à bord du *Tyrian* comme électricien pour la pose et les réparations du câble.
5,130 00		Le montant additionnel accordé date du 1er juillet 1907. Les lignes du C.-B. sont ainsi en opération conjointement avec le Western Union Telegraph.
540 par année.............	31 déc. 1912.	Augmenté à $480 du 1er mars 1911.
(Voir ligne Eskasoni, etc.)...	....	Le paiement comprend louage de cheval depuis le 1er déc. 1909.
80 00 par année.........	31 déc. 1912.	NOTE.—Les taux des montants additionnels accordés sont tels que réglés en juin 1910. Au sujet des sections de réparations, des lignes de ceinture (lignes à 2 fils) on doit ajouter 50 p. 100 à la ligne sur poteaux. Ainsi la ligne de ceinture Murray, comprenant 20 milles de fils et 10 milles de poteaux, est équivalente à une ligne de 15 milles de poteaux.
90 00 "	Avant juin 1910.	
90 00 "	1er janv. 1912.	
100 00 "	" " .	
100 00 "	Avant juin 1910.	
60 00 "	" " .	
60 00 "	" " .	
60 00 "	1er juin 1910.	
1,180 00		
Accommodement............	10 déc. 1907.	Cette ligne sert en même temps au téléphone dans l'intérêt du service des signaux.
"	" " .	
"	1er juin 1909.	
de Meat-Cove, section Sydney Nord).		
	....	
50·00..................	1er oct. 1890.	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

SYDNEY-NORD—SECTION DE MEAT-COVE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Sect. des réparations—Fin.					
	Baddeck—Ligne de ceint.		D. McAuley	100 00 par année	Avant juin 1910	
	Murray-Ligne de ceinture.		Philip McLean	60 00 "	15 sept. 1913	
	Englishtown-Grand-Bras-d'Or		Murdoch Campbell	60 00 "	Avant juin 1910	
	Grand-Bras-d'Or.—Sydney-Nord		Duncan McRae	60 00 "	1er juin 1910	
				280 00		
	Embranch. Money-Point					
1	Baie Saint-Laurent.		V. Therriault	Accommodement	10 déc. 1907	Cette ligne sert en même temps au téléphone dans l'intérêt du service des signaux.
2	Grève Baie Saint-Laurent		J. O'Brien	"	10 déc. 1907	
3	Phare Cap-Nord (Money-Point)		Norman McLeod	"	10 déc. 1907	
4	Cap-Nord, sirène (Money-Point)		Stanley Hackett	"	1er juin 1909	
	Total					

CAP-BRETON : SECTIONS DE SYDNEY-NORD, BOULARDERIE ET ESKASONI.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Ligne de la Boularderie.					
	Sydney-Nord.					
	Petit-Bras-d'Or (MC. pot.)	4½	(Voir ligne Meat-Cove)			
1	Pte-Alder (ligne de ceint.)	5	Melle M Plank	50 00 ou commission	18 nov. 1912	La commission est de 25 p. 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
2	Pointe Groves (1 mi. M.C. poteaux)	3	Rod. Campbell	50 00 "	18 déc. 1912	
3	Hillside	4	Mme Annabelle McKenzie	50 00 "	1er fév. 1907	
4	Boularderie-ouest	4	John McIntyre	50 00 "	1er janv. 1907	
		20½		200 00		

5	S. S. Boularderie	3	Donald McRae	50 00 "	1er janv. 1907	
6	Pointe-Clear	4	Mme M. McLeod	50 00 "	1er déc. 1906	
7	Upper-Kempt-Head	7	Mme Murdock McKenzie	50 00 "	6 oct. 1904	
8	Ross-Ferry	6½	Mme J. F. McKenzie	50 00 "	1er oct. 1911	
9	Boularderie-Centre	6	Mme J. B. McKenzie	50 00 "	6 oct. 1904	
	Grand-Bras-d'Or	7½	(Voir ligne Meat-Cove)			
	Total, milles de fils	54½	Lignes sur poteaux 51	450 00		
	Sections des réparations.					
	Pointe-Alder—Petit-Bras-d'Or	5	John T. Tobin	50 00 ou commission	1er oct. 1912	
	Grand-Bras-d'Or—Upper-Kempt-Head	20	J. A. C. McKenzie	50 00 "	1er janv. 1907	
	Petit-Bras-d'Or — Upper-Kempt-Head	24	M. McLeod	50 00 "	12 juill. 1909	
	Lig. sur pot. de Meat-Cove	5½				
	Réparateur général		Jos. Logue	(Voir ci-dessous)		
	Total	54½		150 00		
	Ligne d'Eskasoni.					
	Sydney-Nord					
1	French-Vale (5¾ sur poteaux à Gabarus)	11	John J. McLean	50 00 ou commission	25 mars 1907	La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
2	Lac Gillis	5	Peter McLean	50 00 "	13 juillet 1913	
3	Baie-Est	4	Mlle M. L. McNeil	50 00 "	1er août 1913	
4	Côté nord, Baie-Est	6	James J. Gillis	50 00 "	15 janv. 1907	
5	Eskasoni	5	Mme V. McMillan	50 00 "	6 déc. 1907	
6	Baie Château	6	Mlle C. McInnis	50 00 "	10 janv. 1907	
7	Bénacadie-Pond	5	J. N. McNeil	50 00 "	20 mars 1909	
8	Bénacadie	5	Hugh Farrell	50 00 "	20 " 1909	
9	Piper's-Cove	2	Katie McNeil	50 00 "	20 " 1909	
10	Grand-Narrows	4	J. J. McNeil	50 00 "	1er mai 1910	L'agent précédent était Daniel McNeil.
	Total, milles de fils	53	Lignes sur poteaux 47¼	500 00		
	Sections des réparations.					
	Lig. de poteaux Meat-Cove	5¾	A. G. McLean, McLean-ville.	50 00 par année	1er juin 1907	
	De la ligne Meat-Cove au lac Gillis	10¼				
	Du lac Gillis à Eskasoni (Baie Château)	21	Duncan Gillis, côté nord, Baie-Est	50 00 "	1er juin 1907	
		37		100 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

CAP-BRETON—SECTIONS DE SYDNEY-NORD, BOULARDERIE ET ESKASONI—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Sect. des réparations—Fin.	Milles.		$ c.		
	De Baie Château à Grand-Narrows	16	J. L. McDonald, Grand-Narrows	50 00 par année	10 juin 1909	
	Total	53		150 00		
	Réparateur général.					
	Ligne Boularderie	54½	Jos. Logue, Sydney-Nord	540 00 par année	1er janv. 1906	Le paiement comprend louage d'un cheval.
	" Eskasoni	53				
	" Gabarus — Sydney-Nord—Leitche's-Creek	5¾				
	Lig. Meat-Cove—Sydney-Nord—Grand-Bras-d'Or.	15				
	Total	128¼				

BAIE SAINT-LAURENT—SECTION D'HAWKESBURY.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Baie Saint-Laurent	0	(Voir ligne de Sydney-N.)			
1	Meat-Cove (2e ligne)	7¼	" "			
2	Cap Saint-Laurent	4	Mme C. Jamieson	50 00 ou commission	1er janv. 1904	La commission est de 25 pour 100 sur les dépêches envoyées ou reçues par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
	½ chemin	1½				
	Poulets Cove	5½				
3	Baie de Plaisance	8	Mme G. P. McIntosh	50 0C "	1er sept. 1907	
	Barren	10				
4						
	Chéticamp (Havre de l'est)	10	M. S. Aucoin		30 avril 1912	50 pour 100. Reçus et chèques sans garantie.
5	Grand-Etang	8				Fermée en mars 1905.
6	Havre Margaree	8	A. B. C. McLean	120 00 sans commission	20 oct. 1896	La commission est de 50 p. 100. Reçus et chèques des lignes de l'Etat avant le mois de mai 1910.
7	Margaree-Forks	8	Sarah McDougall	50 00 ou commission	10 sept. 1908	
8	Margaree (N.-E.(l. decein.)	10	Mme J. D. Ross	50 00 "	1er fév. 1898	

9	Margaree S.-O.., ... Ligne de ceinture......	4 12	Mme M. Collins.	50 00 ou commission..	1er janv. 1912 ...	
10	Inverness (ligne de ceint.).	8	Mme G. F. McLean.....	360 00 sans commission	1er avril 1912....	Plus $12 par année pour l'entretien des batteries
11	Strathlorne(Willow Bank)	3	Mlle R. McLean........	180 00 ou commission.	1er nov. 1908....	
12	Mabou..................	9	Mme M. McDonald.....	120 00 sans commission	1er avril 1887....	
13	Port-Hood....	10	D. J. McDonald........	50 00 ou commission..	1er juillet 1903....	
14	Smith's-Id.(ligne de ceint.) câble de 1 mille inclus.).	3¼	Mlle E. L. Smith.	50 00 " ..	1er nov. 1907....	
15	Henry-Id. (ligne de ceint.) câble de 1½ mille inclus..	3½	Mlle C. McLennan . .	50 00 " ..	8 nov. 1907...	
	A Port-Hood, câble de 2½ milles inclus.....	6¾				
16	Judique....	10	Mlle M. C. McDonald ..	50 00 " ..	1er janv. 1912....	
17	Craignish (Craigmore) ...	8	Allan Cameron........	50 00 " ..	1er nov. 1903....	
18	Port-Hastings..........	10	Mme A. Petrie	50 00 " ..	1er nov. 1903....	
19	Hawkesbury..........	3¾	Mlle E. McDonald......	240 00 sans commission	1er nov. 1903...	
	Total...............	171½		1,570 00		

Milles de fil, 166½ ; milles de câble, 5 ; milles de poteaux, 146.

	Ligne d'emb. Wycocomagh.					
	Strathlorne(Willow B'nks)	0				
1	McCormick (Loch Ban) ..	2¼	J. B. McCormick......	50 00 ou commission..	4 mars 1910....	Bureau de raccordement, $15 par mois, plus $1 par mois pour soin de batterie du 1er mai 1910. (C. 972).
	Ligne de ceinture......	6				
2	R. Hayes, ceint..	1¼	H. R. Beaton......	50 00 " ..	8 juillet 1912....	
3	Lac West, ...	2¾	P. M. McInnes.....	50 00 " ..	4 mars 1910....	
	Ligne principale.......	2¾				
4	Village-Brook.....	6	Mlle Stella Jameson.....	50 00 " ..	4 mars 1910....	
5	Skye Glen...............	4	Mme J. A. Austin	25 00 " ..	Ouvert 12 sept. 1913	
6	Wycocomagh...........	12½	Angus McLeod.........	50 00 " ..	31 janv. 1914....	
	Total, milles de fils...	33½	Ligne de poteaux 29½....	250 00		
	Sections des réparations.					
	En général— Meat-Cove—Inverness..	104½	P. A. Doyle, Inverness..	480 00 par année......	1er fév. 1912....	Le paiement comprend louage de cheval.
	Inverness -Hawkesbury	67¼	J. F. McMillan, Port-Hastings............	480 00 "	17 mai 1910....	Antérieur au 1er mars 1911. Salaire, $35 par mois.
	Ligne Wycocomagh....	32¼				
	Locale— Baie St-Laurent—Meat-Cove................	7¼	*Voir* ligne de Sydney-N..			
	Meat-Cove—Half-Way-Shanty...............	5½	R. Fraser........	40 00 "	20 mai 1903....	
	Half-Way Shanty—Poulets-Cove...........	5½	A. Fraser........	30 00 "	1er sept. 1912....	

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

BAIE SAINT-LAURENT—SECTION DE HAWKESBURY—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Poulets-Cove — Baie de Plaisance	8	K. Fraser	40 00 par année	20 mai 1903	
	Baie de Plais.—Barren	10	E. J. Timmons	40 00 "	16 mars 1909	
	Barren—Chéticamp	10	L. A. Poirier	80 00 "	15 mai 1912	M. J. A. Chiasson, ancien réparateur, a démissionné le 15 février 1912.
	Chéticamp—Grand-Etang	8	M. A. Boudreau	40 00 "	15 avril 1913	
	Grand Etang—Havre Margaree	8	H. K. McLean	25 00 "	1er juillet 1905	
	Hav. Margaree—ligne de ceinture Margaree S.-O. et Margaree, N.-E	22	J. F. Miller	50 00 "	16 mars 1912	M. A. McFarlane, décédé, 31 janvier 1912.
	Margaree S.-O.—Strathlorne	23	J. D. McFarlane	40 00 "	4 juin 1902	
	Strathlorne—Mabou	9	L. G. McDougall	40 00 "	3 nov. 1902	
	Mabou et Judique	20	Angus J. McDonald	50 00 "	1er sept. 1912	De cette division (*voir* liste) 5 milles sont des câbles sous-marins, la partie des lignes aériennes ne forme que $4\frac{1}{2}$ milles d'une ligne à 2 fils pour la ligne de ceinture.
	Judique et Port-Hawkesbury	$21\frac{3}{4}$	J. N. McIsaac	50 00 "	1er août 1904	
	Iles de la Pointe-Hood	$13\frac{1}{2}$	Ambroise Smith	20 00 "	1er août 1908	
	Total	$171\frac{1}{2}$		1,460 00		

SECTION DU CAP-BRETON—HAWKESBURY—ILE SCATARIE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Hawkesbury	0	(*Voir* ligne de la baie St-Laurent.)			
1	Rivière-Bourgeois	26	K. F. Fougère	50 00 ou commission	30 août 1913	La commission est de 25 p. 100 sur les dépêches envoyées par le bureau du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année. Lorsque la commission est de 50 p. 100 on ne donne pas cette garantie.
2	Saint-Pierre	6	Mlle C. Mckenzie	100 00 "	30 juin 1912	
3	Rockdale	4	F. W. Lafford	Commiss. (25 p. c.) seul.	26 avril 1913	Batterie principale à Saint-Pierre.
	Ligne de ceinture	$2\frac{3}{4}$				
4	Lower-L'Ardoise, lig. de c.	$\frac{1}{2}$	Mme E. Finlayson	50 00 ou commission	11 mai 1910	
5	Grande-Rivière	7	Mlle E. A. Finlayson	120 00 et "	1er juin 1903	
6	L'Archevêque	6	W. Kempt	50 00 et "	1er juin 1912	
7	Saint-Esprit (Intervalle Laframboise)	7	Mme J. D. Morrison	50 00 "	1er sept. 1906	Plus $50 et commission pour bureau de raccordement avant le 1er avril 1912.

8	Fourchie (Fourchu)	13	Mary C. McLean	50 00 ou commission..	1er nov. 1913....	
	A la ligne de ceinture.	16				
9	Gabarus (ligne de ceinture)	3	Mlle C. Grant....	360 00 sans commission	16 janv. 1904....	Bureau de raccordement. Répétiteurs automatiques sur la ligne de Sydney-Nord. $3 par mois en hiver pour chauffage. Loyer $75 par année.
10	Louisbourg...............	11	Wesley Townsend... ...	50 00 ou commission..	1er fév. 1904....	
11	Grande-Lorraine..	3	M. P. Dowd........	Bureau d'accommodem..	15 janv. 1913....	
12	Petite Lorraine....	4	John Gallant........ ...	25 % commission.....	1er juin 1912...	
13	Baleine	2	Henry Leahy	25 % "	1er juillet 1913....	
14	Main à-Dieu	4	Mme James McDougall..	25 % "	4 fév. 1912....	Batterie principale à Main-à-Dieu.
	Jusqu'à l'atterrissement	1				
15	Ile Scatarie-ouest (câble)..	$3\frac{1}{2}$	E. E. Pope	50 00 ou " ..	15 août 1904....	
16	Ile Scatarie-est.	$7\frac{1}{4}$	Mlle T. Nearing	50 00 " ..	2 mai 1912....	$8 par année pour entretenir la batterie principale.
	Total.	127		980 00		
	Milles de fils, $123\frac{1}{2}$; milles de câble, $3\frac{1}{4}$; milles de ligne sur poteaux, $121\frac{3}{4}$.					
	Grande-Rivière—Ligne Gabarus.					
	Grande-Rivière.........	0	(Voir ligne Hawkesbury).			
	A la ligne de ceinture.	7				
1	Grande-Rivière, Chutes de (ligne de ceinture).	3	Mme E. D. McKillop...	50 00 ou commission..	20 déc. 1907....	
2	Loch-Lomond	$5\frac{1}{2}$	F. McDonald......	50 00 " ..	7 février 1913	
3	Enon......	4	A. D. Morrison	50 00 " ..	21 mars 1912....	
	Salmon-River.	16				
	Pont Victoria...........	8	Mme A. McKinnon.	50 00 " ..		
4	Gabarus (Sydney-N., ligne sur poteaux, $2\frac{1}{2}$ milles).	5	(Voir ligne Hawkesbury).			
	Total	$48\frac{1}{2}$	Ligne sur poteaux, $44\frac{1}{2}$...	200 00		
	Sydney-N.—Ligne Gabarus					
	Sydney-Nord............	0	Voir ligne Meat Cove....	....	....	Cette ligne entre Sydney-Nord et Gabarus, sans bureaux intermédiaires jusqu'en juin 1910, a été mise en opération depuis le 11 décembre 1903.
1	Leitches Creek....... ...	$3\frac{1}{2}$	J. D. McCormick..	50 00 ou commission..	28 février 1913....	
2	Ball's Creek.......	9	D. A. McCormick	Commiss. (25 p.c.) seule.	1er juin 1910....	
3	Pont Marion......... ...	$17\frac{1}{2}$	Austin Morrison........	50 00 ou commission..	1er juin 1910....	
4	Gabarus (Hawkesbury ligne sur poteaux, 3 mill.)	12	(Voir ligne Hawkesbury).			
	Total	$38\frac{1}{2}$	Ligne sur poteau, $35\frac{1}{2}$....	100 00		
	Sections des réparations.					
	Local—					
	Grande-Rivière à Enon.	$19\frac{1}{2}$	H. Urquhart, Grande-Rivière...............	50 00 par année.	10 juin 1909.. .	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

CAP-BRETON—HAWKESBURY—SECTION DE L'ILE SCATARIE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Réparateurs de sections—Suite.					
	Grand-River à Fourchu.	26	D. McKillop, Grand-River	50 00 par année	10 juin 1909	
	Général—					
	Hawkesbury à Gabarus.	89¾	M. McRae, St-Peters	480 00 " "	1er fév. 1912	Louage de cheval alloué en plus depuis le 1er déc. 1909. Salaire $35 par mois depuis le 1er mars 1911.
	Gabarus à Leitches Creek	33	D. S. Hooper, Louisb'rg.	540 00 " "	21 juillet 1912	Louage de cheval alloué en plus.
	Gabarus à Scatarie Id E	33½				
	Gabarus à Enon	29				
				1,120 00		

SECTION BADDECK—NYANZA—BIG INTERVALE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Baddeck	0	D. Dunlop	50 00 par année		
	Nyanza	6½	Mme M. McRae	25% comm	2 sept. 1914	
	West Middle River	5	Thos. McRae	" "	" "	
	Upper Middle River	6	D. McLennan	" "	" "	
	N.E. Margaree	12	Mrs. D. J. Ross	" "		
	Big Intervale	10	R. McKenzie	" "	Nov. 1913	
		39½				

SECTION SOUTH-WEST-MARGAREE—WHYCOCOMAGH—LITTLE-NARROWS.

S. W. Margaree	0				
East Lake Ainslie	11	D. McKinnon	25% com	Nov. 1913	
South "	12	J. R. McMillan	" "	" "	
Stewartdale	4	D. H. McDonald	" "	" "	
Whycocomagh	3				
Little-Narrows					
North-Side	8½	D. B. McKay	" "	8 sept	
	38½				

BADDECK—LITTLE NARROWS—WASHABUCK-CENTRE.

Baddeck	0				
Little-Narrows, côté nord	12½	J. J. Gillies	25% comm	10 sept 1914	
" " sud.	7	D. B. McKay	" "	" " "	
Washabuck-Bridge	6	J. D. McRitchie	" "	14 " "	
" Centre	6	Alec McNiel			
	31½				

STRATHLORNE—SCOTISVILLE CENTRE.

Strathlorne	0				
Loch-Ban	4	J. B. McCormick	25% comm		
North Lake Ainslie	2	J. J. Dunbar	" "	Nov. 1913	
Scottsville	5	L. E, McKay	" "	" "	
	11				

SECTION WHYCOCOMAGH—ORANGEDALE.

Whycocomagh	0				
Orangedale	7	A. McLeod	25% comm. gar.l		

SECTION GRAND NARROWS—BEAVER COVE

Grand Narrows	0	H. D. McNeil	25% comm	28 janvier 1915	
Ile Christmas	1½	S. T. McNeil	" "	11 sept. 1914	
Shenacadie	7	N. J. McKinnon	" "	" 1914	
Beaver Cove	7	D. McNeil	" "	" "	
	15½				

SECTION BROOK VILLAGE—GLENDALE.

Brook Village	0	E. Jamieson	25% comm		
Glendale	32				
	32				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE CHATHAM, ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaire par année.	Date de la nomination.
		Miles.			
1	Chatham	....	Melle J. Sivewright	$ 50 par année	1er avril 1914.
		....	M. Ramsay, réparateur	600 "	25 août 1913.
2	Lower Napan	8¼	Wallace Campbell	25 p.c. des recettes	1er nov. 1913.
3	Pointe au Carr	5	E. H. Russel	25 " "	1er " 1913.
4	Victoria	3	Jas. MacDonald	25 " "	1er " 1913.
5	Hexham	2	M. J. Macdougall	$ 50 par année	1er juill. 1904.
6	Bayside	3	Jos. Williston	25 p.c. des recettes	1er nov. 1913.
7	Baie du Vin	2	S. B. Williston	25 " "	1er " 1913.
8	Hardwicke	7	M. Bremner	$ 50 par année	1er août 1891.
9	Eel River	2	Valentine Gibbs	25 p.c. des recettes	1er nov. 1913.
10	Baie Ste-Anne	2	S. J. et H. Lavoie	25 " "	1er " 1913.
11	Escuminac	3	D. Lewis	$ 50 par année	1er sept. 1885.
12	Pointe Escuminac	5	K. R. McLennan	50 "	1er nov. 1893.
13	Pointe Sapin	9	W. S. Loggie & Co	25 p.c. des recettes	1er " 1913.
14	Pointe Sapin	1	M. Lavoie	25 " "	1er " 1913.
	Total	52¼		$200	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

SECTION DE CAP-SABLE.

Numéro	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Barrington	0	....	....	....	Cette ligne a été affermée à la compagnie de téléphone Barrington, depuis le 13 août 1897. On pourra mettre fin au bail en tout temps.
2	Newelton (y compris $1\frac{1}{2}$ mille de câble)	11	....	....	....	
3	Phare de l'île de Cap-Sable (y compris $\frac{1}{4}$ de mille de câble)	$6\frac{3}{4}$	....	....	....	
		$17\frac{3}{4}$				

SECTION DE LA CÔTE DE L'EST.

N. B.—Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur entre Canso et Halifax, pour un bonus de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe 'Western Union,' sans autres frais à la charge de l'Etat.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

GRAND-MANAN ET ILES CAMPOBELLO.

Numéro	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Grand-Manan—					
1	Long-Eddy-Cable-Hut à Flaggs-Cove	3				
	"		J. R. Parker, sur. de dist.	540 00	14 mai 1912	
	"		A. Gilmour, réparateur	60 00	1er déc. 1894.	
2	Castalia	$2\frac{1}{2}$	Geo. E. Dalzell	25 p.c. de commission	1er juin 1898.	
3	Woodwards-Cove	$3\frac{1}{2}$	M. A. Fraser	50 " "	28 fév. 1893.	
4	Grand-Harbour	2	I. L. Newton	75 00 ou commission.	1er avril 1887	La commission est de 25 p. 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. Lorsqu'une commission de 50 p. 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme.
5	Seal-Cove	$4\frac{1}{2}$	J. A. Ingersoll	75 00 "	22 sept. 1899.	
6	"	$\frac{1}{4}$	Mme Robert Fraser	25 00 "	1er janv. 1906.	
7	Deep-Cove	2	C. Dalzell	25 p.c. "	— juin 1913.	
8	Southern Head	$3\frac{1}{4}$	T. Foster	25 " "	1er déc. 1910.	
	Lignes d'embranchement.					
	Grand-Harbour—					
9	Cheney's-Island, $\frac{1}{2}$ mille de câble	$4\frac{3}{4}$	S. E. Russell	25 " "	1er fév. 1891.	
10	Ile White-Head, $\frac{3}{4}$ de mille de câble	$1\frac{1}{2}$	Mme H. Leary	50 00 "	1er juill. 1910.	
11	Nantucket, $\frac{1}{2}$ nœud de câble	$3\frac{1}{4}$	J. Moses	25 p.c.	1er mai 1914.	
12	Ile Duck, $1\frac{1}{4}$ nœud de câble		M. L. Duggett	25 "	1er mai 1914.	
	Câble, Long-Eddy à Herring-Cove, Campobello.	10	E. G. Mitchell	210 00 et comm.	1er mai 1905.	Loyer, $60 par année. Combustible, environ $30.
				850 00		

13	Herring-Cove-Cable-Hut à Welch-Pool	4¾	E. J. Mitchell	210 00 et commission	1er mai 1905	
	Câble à travers le chenal.	1¼	Wellington Parker, préposé à la ligne	2 00 par jour		Employé quelquefois.
14	Eastport, Me., E.-U. d'A.	½	Melle M. E. Hurley	200 00	30 juin 1913	
	Totaux	47½				
	Ligne de Gannet-Rock.					
	Seal-Cove	0		(Voir ci-dessus).		Cette ligne est opérée dans l'intérêt du ministère de la Marine et des Pêcheries.
15	Ile Wood (câble)	1½	P. Green	25 p. 100 de commission	7 nov. 1910	
16	Ile Little-Wood (câble ½)	2¼	H. Harvey	Accommodement	mai 1914	
17	Ile Three-Sister, 2¼ nœuds de câble	3¼	M. Foster	25 p. 100 de commission	mai 1914	
18	Gannet-Rock (câble)	7¼	Agt. M. et F.	Accommodement	7 " 1910	
19	Ile-aux-Perdrix, Fort-Dufferin (câble ¾)				1910	

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT.

CHICOUTIMI—SECTION TADOUSSAC.

1	Chicoutimi	0	J. D. Villeneuve, insp.	780 00	1er avril 1906	
			T. Villeneuve, télégr.	660 00	1er " 1907	
			A. Lavoie	540 00	1er nov. 1914	
			A. Blais, messager	120 00	1er juin 1912	
			M. Desbiens, nettoyeur	72 00	1er août 1906	
			J. Fortin, réparateur	420 00	1er juin 1899	
2	Sainte-Anne	2½	Mlle A. Gauthier, télég.	50 00	1er fév. 1909	
			P. Gauthier, réparateur	350 00	1er " 1904	
3	Saint-Fulgence	8	E. L. J. Tremblay	50 00	1er janv. 1904	
4	Lac Laurent	8	S. Gagnon, télégraph.	50 00	1er avril 1906	
			J. Brisson, réparateur.	360 00	1er juin 1906	
5	Descente des Femmes	9	Aug. Villeneuve, télégr.	50 00	1er avril 1906	
6	Ste-Marguerite Dépôt	34	E. Simard, télégraphiste.	50 00	1er août 1909	
7	Ste-Marguerite	2	Alex. Savard, télég.	50 00	1er avril 1906	
8	Sacré-Cœur	8	Mlle L. Maltais, télég.	50 00	" 1906	
			H. Gravel, réparateur.	360 00	1er juin 1906	
9	Tadoussac-ouest	11½	J. Desmeules, agent	25% commission	18 avril 1907	
10	Tadoussac	1	Eugène Caron, agent			Voir ligne de la côte nord.
		84		4,012 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION CHICOUTIMI—PERIBONKA.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Campobello.	Milles.		$ c.		
1	Chicoutimi	0	(Voir ci-dessus)			
2	Ste-Anne	$2\frac{1}{2}$	" "			
	A la ligne de ceinture	$5\frac{1}{2}$				
3	Shipshaw-Nord, lig. de c.	4	Jos. Noël, télégraph.	50 00	1er nov. 1913	
4	Shipshaw	1	Mlle M. Dufour, télégra.	50 00	" 1907	
5	St-Léonard	4	Geo. Gagnon, télégraph.	50 00	1er sept. 1903	
	A la ligne de ceinture	2				
6	St-Ambroise, ligne de cein.	8	A. Simard, "	50 00	1er juin 1905	
7	St-Charles Borromée	$4\frac{1}{2}$	B. Bouchard, "	50 00	1er sept. 1903	
8	Taché	7	Jean Fradette, "	50 00	1er janv. 1908	
	A la ligne de ceinture	$4\frac{1}{2}$				
9	St. Louis de Nazaire, de ceinture à ceinture	$2\frac{1}{2}$	D. Blackburn, "	50 00	23 sept. 1912	
10	St-Joseph d'Alma, ligne de ceinture	6	P. Lavoie, "	50 00	Août 1914	
			Gédéon Verreault, rép.	360 00	1er mars 1909	
11	St-Cœur de Marie	6	Alf. Rousseau, télégraph.	50 00	1er janv. 1908	
12	La Pipe	$6\frac{1}{2}$	P. Boivin "	50 00	1er mai 1913	
13	Honfleur	8	Charles Lindsay "	50 00	1er janv. 1909	
14	Péribonka	9	Mme. E. Niquette "	50 00	" 1909	
		81		960 00		

SECTION CHICOUTIMI—LAC CLAIR.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Chicoutimi	0	(Voir ci-dessus)			
2	Ste-Anne	$2\frac{1}{2}$	" "			
3	Rang 6	3				
4	Lac Charles	3	L. Boulianne	50 00	1er nov. 1904	
5	Lac Clair	4				Fermé le 12 déc. 1912.
		$12\frac{1}{2}$		50 00		

SECTION MALBAIE—BAIE-ST-PAUL.

1	Malbaie	0	Mme F. Vincent			Voir section de la côte nord.
2	Guay	$5\frac{1}{2}$	S. Boudrault, télégra.	50 00	1er juillet 1913	
3	St-Agnès	$4\frac{1}{2}$	J. Pilote "	50 00	1er " 1913	
4	St-Hilarion	5	N. Coulombe "	50 00	1er sept. 1909	
5	St-Urbain	$8\frac{1}{2}$	J. B. Simard "			Voir section de Chicoutimi.
			A. Gauthier, réparat.			" "
6	Baie-St-Paul	9	F. Boivin, agent			" "
		$32\frac{1}{2}$		150 00		

EMBRANCHEMENT PETITE-RIVIERE—BAIE-ST-PAUL.

1	Baie-St-Paul	0	F. Boivin			Voir section Baie-St-Paul, Chicoutimi.
2	Petite-Rivière (Saint-François)	13	L. J. Bouchard	50 00	31 mars 1914	Paiement à la Baie St-Paul, $25 par année et $12 pour prendre soin de cet embranchement à la Petite-Rivière.
		13		50 00		

EMBRANCHEMENT ST-PLACIDE—BAIE-ST-PAUL.

1	Baie-St-Paul	0	F, Boivin			Voir Baie St-Paul, section Chicoutimi.
2	St-Placide	$8\frac{1}{2}$	D. Simard	50 00	1er mai 1909	
		$8\frac{1}{2}$		50 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI—BAIE SAINT-PAUL.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Baie-Saint-Paul	....	F. Boivin	420 00 par année† .. 25 p. c. commission ..	1er avril 1885	Augmentation de $360, depuis le 1er sept. 1909. *La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	J. B. Simard, agent... A. Gauthier, réparat...	50 00 ou commission.. 360 par année	1er avril 1885	Augmentation de $270, depuis le 1er juillet 1909.
3	La Galette	37	Toussaint Girard	150 00 ou commission	1er août 1913	Salaire augmenté à $150 par année, 1er juin 1907. Plus $25 par année pour la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
4	Ferland	27½	....	....	....	Bureau fermé le 1er juillet 1911.
5	Saint-Alexis	10	Mme D. Simard	75 00 ou commission.	1er nov. 1899	
6	St-Alphonse de Bagotville	3	Mme C. Levesque	150 00 par année	1er juin 1906	La division de A. Gauthier comprend la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
7	Chicoutimi	11½				
		98		1,205 00		†Salaire augmenté à $360 par année, 1er juin 1907.
	Ligne d'embranchement.					
	St-Alexis	0	Mme D. Simard	75 00	1er janv. 1912	P. V. Lavoie a démissionné le 1er oct. 1911.
8	St-Félix d'Otis	10	A. Gaudreault	50 00	1er nov. 1907	
9	L'Anse St-Jean	30	Eris Degagné, réparat.	425 00	1er sept. 1903	
10	Petit Saguenay	8	M. Tremblay	50 00	1er fév. 1905	
11	Anse Cheval	6	....	....	....	(Ce bureau a été fermé le 30 avril 1904.)
12	St-Etienne	7				
	Baie Ste-Catherine.	17	G. Boulianne (voir Côte nord, ligne O. de B.)			
		78		575 00		
	Total	176		1,805 00		

CÔTE NORD (ouest de Bersimis).

1	Malbaie	0	Mme F. Vincent, télégra.	50 00 ou commission.	1er avril 1885	Plus $25 par année et $12 pour l'entretien de la batterie de l'embranchement à Guay.
2	Cap-à-l'Aigle	4	A. Lapointe, "	50 00 "	1er mai 1914	
3	St-Fidèle	6	R. Dallaire, "	50 00 "	1er avril 1912	
4	Port-au-Persil	7	A. Villeneuve, "	50 00 "	1er février 1912	
			Thos McLaren, réparat.	420 00	1er mai 1912	
5	Cap-Saumon phare (ligne de ceint. de St-Siméon)	2	Delph. Bouchard, télégr.	50 00 ou commission.	1er avril 1910	
6	St-Siméon	4	Jos. Morin	50 00 "	1er août 1907	
7	Baie des Rochers	12	F. Bouchard, télégr	50 00 "	—juin 1887	
8	Baie Ste-Catherine	18	G. Boulianne, réparat.	420 00	—nov. 1886	Salaire augmenté à $420 depuis le 1er mars 1912.
			Mme D. Boulianne, télég.	240 00		
9	Tadoussac (câble 1½ mille)	1¼	J. E. Caron, télégraphiste	360 00	1er nov. 1888	
10	Bergeronnes	10	Mme M. Savard, "	50 00 ou commission.	— avril 1885	
11	Bon-Désir	5	Mme E. Gauthier, "	50 00 "	1er août 1904	
12	Escoumains	12	J. H. Topping, "	50 00 "	1er août 1885	
13	Baie des Bacons	8	P. Bouchard, "		6 mai 1902	Commission de 25 pour c., sans garantie.
14	Sault au-Mouton	6	C. E. Nolet, "	50 00 ou commission.	1er nov. 1906	
15	Mille-Vaches	2	Mme L. Puize, "	50 00 "	1er août 1907	
16	Portneuf	11½	Léandre Bouchard "	50 00 "	1er juillet 1890	
			E. Courbron, réparateur.	420 00	1er avril 1888	
17	Hamilton-Cove	1				Fermé.
18	Sault-au-Cochon	7				Fermé le 30 sept. 1896.
19	Bersimis-Ouest	31	Mme F. Miller, télégrap.	50 00 ou commission.		
			E. Pope, sur. de dist.	2,400 00	1er avril 1885	Y compris les comptes généraux et la surintendance des magasins à Québec.
	Total	147¾		4,960 00		

* REMARQUE.—Dans le budget, sous le titre de 'ligne de la côte nord,' il est pourvu à l'entretien des lignes de Chicoutimi à l'est de la côte nord. Elles sont exploitées conjointement

CÔTE NORD (est de Bersimis).

1	Bersimis-est	5	A. Maloney, agent	550 00	21 sept. 1896	
			Mme A. Maloney asst tél.	200 00	1er juillet 1906	
			Jos. Gagnon, réparateur.	420 00	12 août 1906	Bureau de transmission à 2 batteries.
2	Pointe-aux-Outardes	29	Mlle G. Ross, télégrap.	50 00 ou commission.	1er janv. 1910	Plus 50c. pr j. quand ils sont absents en devoir.
			D. Malouin, réparateur.	420 00	14 juin 1907	
3	Pointe-Paradis	18				Plus 50c. par j. quand ils sont absents en devoir.
4	Manicouagan	14	P. Martel et son fils	25 p. c. de commission	26 sept. 1910	
5	Mistassini	22	W. Montreuil, télégrap. et réparateur	420 00	23 oct. 1908	
6	Rivière Godbout	26	N. A. Comeau	50 00 ou commission.	15 oct. 1885	Plus 50c. pr j. quand ils sont absents en devoir.
7	Rivière Godbout-ouest	½	T. Comeau, télégraphiste	450 00 "		Accommodement. Pas de commission.
8	Pointe-des-Monts	18½	Victor Fafard	50 00 "	28 déc. 1883	
9	Baie de la Trinité-ouest	5½	Jos. Poulin	50 00 "	16 mai 1884	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

Côte Nord (ouest de Bersimis)—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
10	Baie de la Trinité-est......	2½	A. Bilodeau...........	25 p.c. commission....	1er mai 1889....	
11	Ile au Caribou...........	7	Jos. Chouinard........	25 " ..	22 juillet 1911 ...	
12	Phare de l'Ile aux Oeufs...	8½	Mme E. Chouinard.. ..	Accommodation.........	22 " 1911....	Pas de commission. Téléphone seulement avec le bureau de Pentecôte.
	Pointe-aux-Anglais.. ...	2	....	25% commission.	1895....	Câble de l'Ile aux Œufs.
13	Pentecôte...	6½	Jos. Picard........	310 00 par année.......	20 sept. 1911....	Batterie principale.
14	Iles May................	9	A. Label......	25 p.c. commission....	15 sept. 1913....	Fermé le 15 nov. 1910 et jusqu'à la fin d'avril 1911.
15	Ste-Marguerite...........	38½	A. Therriault.........	180 00 par année.......	1er juill. 1888....	Aussi comme réparateur pour 40 milles de Hall à Rock-Rivers.
16	Clark City...............	5	North Shore Power, Railway and Navigation Company.....	25 p.c. commission	17 avril 1903....	
17	Sept Iles.	17¾	P. E. Vignault, agent..	180 00 et 25 p c. comm.	2 jan. 1884....	Voit aussi aux réparations communes entre Hall et rivière Moisie.
	"		P. C. Vignault, répar....	540 00.....	12 jan. 1912...	Plus 50c. par jour lorsqu'absent en devoir.
18	Moisie-ouest.....	14½	Mme Chicoine, télégraph.	50 00 ou commission..	1er juin 1906 ...	
19	Moisie-est..............	1	Holliday Bros........	50 00.....	....	En opération durant la saison de pêche.
20	Pigou..........	28	Peter Wright, réparateur	112 00................	1er oct. 1902....	
			Mme P. Wright, télég...	100 00................	1er oct. 1902....	
21	Rivière aux Graines.......	29	Mlle A. Blaney, télégrap.	50 00..........	6 oct. 1910 ...	M. Langlois, agt., $12 par année pour loyer de bur.
22	Sheldrake............ ...	15	Mme A. Girard, télégra.	50 00	1er déc. 1904....	A. Girard, agent " " "
23	Rivière du Tonnerre.......	6½	Mme H. Cody, télégrap..	50 00................	1er fév. 1890....	$12 par mois pour soin de la batterie principale et $12 pour loyer de bureau.
24	Magpie	14	Geo. Poirier, télégraph..	50 00................	17 sept. 1905....	G. Poirier, agent, $12 par année pour loyer de bur.
25	Rivière St-Jean..	9	Ben Chambers, télégrap..	50 00....	1er oct. 1899. ..	B. Chambers, agent, $12 par année pour loyer de bureau.
26	Longue-Pointe de Mingan..	10	E. H. Tetu, Sur. de dist	1,080 00..............	1er nov. 1891....	
			Mme E. H. Tetu, télég..	300 00.......	1er nov. 1903...	Bur. de transm. pour le câble d'Anticosti, en opér.
			J. V. Guay, agent	500 00.......	1er nov. 1910 ...	depuis le 1er sept. 1891. (3 batt. princ.) répétit.
			Mme Guay, Asste.......	180 00	....	

DOC. PARLEMENTAIRE No 19

27	Mingan	7	Mme C. Maloney, télég.	100 00		Salaire augmenté à $100 par année, 31 mars 1907.
28	Pointe-aux-Esquimaux	24	Mme E. Cyr, télégrap.	240 00	1er sept. 1897	Batt. principale. Plus 50c. par jour lorsqu'absent en devoir. Alloc. supp. pour le télégraphe de la Pointe-aux-Esquimaux, $48 par an pour loyer de bur.; $40 par an pour chauffage; $24 par année pour entrepôt; 25 p.c. commission.
			E. Cyr, réparateur	500 00	2 nov. 1902	Alfred Landry, agent-fournisseur à la Pointe-aux Esquimaux, de la Betchouan, vers l'est, salaire $60 par année.
29	Betchouanes	20	A. Desjardins, télég. et rép.	212 00	22 juill. 1913	
30	Baie de la Piastre	23	Mme J. Beetz, télégraph.	100 00	18 sept. 1902	
			S. Tanguay, réparateur.	112 00	18 sept. 1902	
31	Watichou	15	Mme Cl. Bourque, télé.	100 00	1er déc. 1903	
			John Bourque, réparat.	112 00	1er déc. 1903	
32	Aguanus	21¾	Mme Galant, télégraph.	100 00	3 sept. 1902	
			S. Galant, réparateur	112 00	3 Sept. 1902	
33	Natashquan	21	W. Vignault, télégraph.	25 p.c. commission	20 oct. 1911	
			C. Vignault, réparateur.	112 00	5 sept. 1902	Batterie principale, $12 par année.
34	Kegaska	33	Mlle Anderson, télégrap.	100 00	6 sept. 1902	
			Geo. Anderson, réparat.	112 00	6 sept. 1902	
35	Masquaro	18	J. L. Osborne, insp. int.	500 00	6 nov. 1910	Plus 50c. par jour lorsqu absent en devoir.
			Mme Jennis, télégrap.	100 00	1er avril 1906	
			Wm. Foreman, réparat.	112 00	1er juin 1903	
36	Romaine	25	Mme A. Guillemette, télé	100 00	17 sept. 1902	
			M. Blais, réparatevr.	112 00	17 sept. 1902	
37	Baie aux Loups	24	Mme R. Jones, télégrap	100 00	26 nov. 1902	
			R. Jones, reparateur	150 00	26 nov. 1902	
38	Pointe-au-Maurier	24	Mlle P. Galibois, télégr.	100 00	19 sept. 1902	
			J. Galibois, réparateur.	112 00	19 sept. 1902	
39	Harrington	20	Mme Jones, télégraph.	125 00	20 sept. 1902	Allocation de téléphone à $25 par année pour messages de transmission avec l'île Harrington, depuis le 15 juin 1909.
			J. Jones, réparateur.	112 00	20 sept. 1902	
40	Tête de la Baleine	17	Amédée Vignault, télég et réparateur	212 00		
41	Baie du Mouton	20	Mme A. Landry, télég	444 00	1er août 1911	
42	Baie des Ha ! Ha !	27	Mme J. Monger, télég.	100 00	14 juin 1904	
			J. Monger, réparateur.	112 00	14 juin 1904	
43	St-Augustin	27	C. F. Johnson, tél. et rép.	212 00	1er sept. 1913	Poste de la Cie de la Baie d'Hudson.
44	Baie Chicatica	24	Mlle Esther Robin	100 00	30 juin 1906	
			George Robin	112 00	30 juin 1906	
45	Baie des Rochers	15	James Kennedy, télé. et réparateur	212 00	27 juill. 1911	
46	Baie du vieux Fort	15	J. Fequet et fils	25 p.c. commission	29 mars 1911	
47	Bonne-Espérance	7	G. Chevalier, réparat.	112 00	2 oct. 1902	
			Mlle Chevalier, télég.	110 00	2 oct. 1902	
48	Baie-Brador	29		112 00		J. Jones reprenant charge 27 oct. 1909 comme télég et envoie sa démission pour le 1er avril 1911.
			Cyrille Joncas, réparat.	110 00	10 oct. 1909	
			A. Cormier, rép. gén.	500 00	16 août 1910	Plus 50 cents lorsqu'absent en devoir.
49	Long. Pte. du Blanc-Sablon	3	" " agent.	25 p.c. commission	1er sept. 1911	
50	Blanc-Sablon	3	Thos. Morel, télégraph.	212 00	1er oct. 1902	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

CÔTE NORD (à l'est de Bersimis)—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination	Mémoire.
		milles.		$ c.		
51	Baie-Forteau..	13	A. Hart, rép. et télégr...	212 00	19 juill. 1902	
52	Pointe-Amour	17	Thos. Whyatt, rép. et télégraph.	112 00	17 fév. 1903	Batterie principale enlevée de Saint-Modeste-ouest à Pointe-Amour, 5 oct. 1909, alloc. $50 par ann.
53	Saint-Modeste-Ouest..	16	Jas. Bolger, rép. et télég.	212 00	5 oct. 1902	
54	Red-Bay	13	Geo. Moore, réparateur..	112 00	9 oct. 1902	
			Mlle Moore, télégraph...	100 00	9 oct. 1902	
55	Baie-Château	30	J. Bolger			Bur. ouvert d'août à oct. 1912. Sal. $35 par mois.
56	Belle Isle..	23¾				Câble enlevé le 18 juin 1909.
	Totaux	914		13,678 00		

REPARATEURS DES LIGNES, SECTIONS ET NOMBRE DE MILLES—MALBAIE À BAIE CHÂTEAU.

		Nombre de mill
A. Villeneuve, réparateur	Malbaie à la Baie des Rochers	35
G. Boulianne, réparateur.	Baie des Rochers à Bergeronnes	29½
G Boulianne, réparateur.	Baie Ste-Catherine à l'embranchement St-Etienne	17
Ed. Courbron, réparateur	Bergeronnes à la Rivière Colombier (16 milles à l'ouest de Bersimis).	67½
Jos. Gagnon, réparateur	Rivière Colombier à West-Crossing, Rivière-aux-Outardes (24 milles à l'est de Bersimis).	40
David Malouin, réparateur	Traverse-est de Rivière-aux-Outardes à la baie des Anglais (7 milles à l'est de Manicouagan).	44
Wm. Montreuil, réparateur	Baie des Anglais à St-Nicholas-Harbour (14 milles à l'ouest de Godbout).	27
N. A. Comeau, réparateur	St-Nicholas-Harbour à Pointe-des-Monts.	32½
P. C. Vignault, réparateur général.	Pointe-des-Monts à la Rivière du Tonnerre	196¼
Ed. Cyr, réparateur général	Rivière du Tonnerre à Kegaska.	197¾
J. L. Osborne, réparateur général.	Kegaska à Ste-Augustin	202
A. Cormier, réparateur général.	St-Augustin à Baie-Château.	199
		1,073½

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Québec	0	Great Northwestern Telegraph Co.	185 00		Somme payée pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne de Québec à l'Ange-Gardien, soit $35 par année.
	L'Ange-Gardien	13				
	Ile d'Orléans (câble)	$\frac{3}{4}$				
2	Saint-Pierre	$4\frac{1}{2}$	E. Gendreau	50 00 ou commission	1er déc. 1910	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	$3\frac{1}{4}$	Desneiges Plante	50 00 "	1er oct. 1896	
4	Saint-Laurent	$6\frac{1}{2}$	M. Gobeil	120 00 et 25 pour 100 commission.	15 sept. 1888	
5	Saint-Jean	7	P. Pouliot, sur. de dist.	1,120 00 et 25 pour 100 commission	1er nov. 1907	Agence locale. Surintendant de dist. et réparateur.
6	Saint-François	$6\frac{3}{4}$	Hélène Lemelin	50 00 ou commission.	1er oct. 1907	
7	Ile Réaux (y compris 2 nœuds de câble).	$3\frac{1}{4}$				
	Ile Réaux (ligne aérienne)	$2\frac{1}{2}$				
8	Bureau de la quarantaine, Grosse-Isle (y compris 2 nœuds de câble).	$3\frac{1}{2}$	A. Dancause	540 00	1er nov. 1912	$5 par mois, en été payés pour messager; $12 par an pour entretien de la batterie principale à la Grosse-Ile
	Téléphone de la quarantaine, 2 fils.	$1\frac{3}{4}$				NOTE.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Ile, depuis mai 1893, comprend $1\frac{3}{4}$ mille de ligne de 2 fils avec 11 raccordements ou stations.
	Grosse-Ile à l'Ile aux Grues (y compris 5 n. de câble).	8	Hector Lavoie	50 00 ou commission.	1er fév. 1912	
			Fénelon Painchaud	accommodement.	" "	
			Olivier Gagné	"	" "	Raccordement avec la ligne téléphonique Bell, à Montmagny. Trois stations sur l'Ile aux Grues.
9	Ile aux Grues à Montmagny (câble).	5	Desiré Vézina	Service du phare	1er sept. 1909	
			Numa Vézina	Accommodement	1er nov. 1912	
			Chas. P. Roy	Accommodement	1er " 1913	
			Jos. Lemieux	Accommodement	1er " 1913	
10	Ile aux Grues à l'île aux Oies.	10	E. Bernier	Accommodement	1er sept. 1913	
			A. Roy	"	1er " 1913	
			H. Vaillancourt	"	1er " 1913	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE—*Suite.*

Numéro.	Stations	Distance inter-médiaire.	Agents.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Ligne de ceinture (2 fils).					
11	St-François — St-François-Nord.	5	J. Asselin....	50 00 ou commission	1er avril 1912....	
12	St-Jean—Ste-Famille.	5½	N. Pichette.	50 00 "	1er déc. 1912....	
	Totaux............	86¼	....	$ 2,268 00		

REMARQUE.—En sus, il y a dans la surintendance du district de la station de quarantaine les lignes suivantes :—

	Lignes téléphoniques.					
	Les Eboulements.........	0	....	....	....	Loué à la compagnie de téléphone Charlevoix et Saguenay.
	Ile-aux-Coudres (câble)....	3				
	Sur l'île-aux-Coudres	10				
		13				

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE L'ILE D'ORLEANS.

1	Saint-Pierre	0	Francis Côté............	50 00 ou commission..	1er juillet 1911....	
2	Sainte-Pétronille	3¼	Desneiges Plante........	240 00..........	1er avril 1911....	Indemnité de $6 par mois pour service de messager.
3	Saint-Laurent............	6½	Laurent Godbout	50 00 ou commission..	1er juillet 1911....	
4	Saint-Jean...............	7	Pierre Pouliot	50 00 " ..	1er déc. 1910....	
5	Saint-François...... ...	6¾	Xavier, Lepage.........	50 00 " ..	1er juillet 1910....	La ligne de l'Etat est reliée avec la Cie Bell et l'Ange-Gardien. Des échanges se font à Sainte-Pétronille.
6	Saint-François-Nord	5	Frs. Lessard...........	50 00 " ..	1er déc. 1910....	
	Stations.					
7	Saint-Jean—Sainte-Famille	5½	Jos. Premont	50 00 " ..	1er déc. 1910....	
		34	Poteaux : 34 milles....	Fil : 68 milles.		

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE BEAUPORT-LAVAL.

	Québec-Beauport					
	Beauport		Bell Telephone Co			
1	Laval		I. Maheux	25 p. c. commission	1er janv. 1914	
2	Ste-Thérèse		J. Auclair	25 p. c. commission		Raccordement avec la Cie Bell à Beauport. Commission seulement.
3	Sainte-Thérèse	2	N. Bédard	25 p. c. commission	1er janv. 1912	
4	Laval		L. E. Binet	25 p. c. commission	1er janv. 1914	
5	Vallière, moulin de	5½	A. Vallière	50 p. c. commission	1er fév. 1910	
6	Laval	7½	Rév. E. Giroux	Accommodement		
7	Laval		Mme Touchette	50 00	1er fév. 1910	*Une commission sur les taux seulement des lignes du gouvernement, à Laval et Vallières-Mill une garantie de $50 par année.
8	Laval		Pères Aublon	Abonné	1er sept. 1914	
	Total	15				

LIGNE TÉLÉPHONIQUE CHARLESBOURG—LAC BEAUPORT—STONEHAM.

	Québec—Charlesbourg	4	Bell Telephone Co	$ 64 par an	26 juillet 1913
9	Lac Beauport	6	Mme J. Bigouette	25 p. c. Rcts	27 déc. 1913
10	" Ouest	2	Mme Brown	"	18 jan. 1914
11	"		J. Cloutier	Abonné	2 avril 1914
12			Mme Cummings	"	1er sept. 1914
13			Maire Murphy	"	0 janv. 1914
14	"		Melle F. Simons	"	10 " 1914
15	"		C.-E. Smith	"	15 " 1914
16	Stoneham	18	J. Corrigan	$50 par an.	4 nov. 1914
17	"		W. Craig	Abonné	15 janv. 1914
18	"		S. Plamondon	"	15 " 1914
19	"		L. A. Bilodeau	"	1er sept. 1914
20	Martineau-Mills	3	A. Martineau	25 p. c. Rcts	1er nov. 1913
21	Tewkesbury	13½	W. Boyd	"	8 nov. 1913
22	"		Donaconna	Abonné	8 " 1913
23	"		J. Isobel	"	30 avril 1914
24	"		Three Lakes Fish Club	"	29 " 1914
25	Lac St-Charles	5	L. P. Verret	25 p. c. Rcts.	4 nov. 1913
26	"		C. E. Bégin	Abonné	6 déc. 1913
27	Lac Huron	4	H. Gale	"	8 nov. 1913
28	Village Askewra	3	E. Laliberté	"	5 déc. 1913
29	Lac St-Charles		A. E. Seifert	"	1er sept. 1914
30	St-Ignace	7¾	E. Réaume	25 p. c. Rcts.	25 fév. 1914
31	"		J Sansfaçon	Abonné	25 " 1914
32	Lorette	3	L. Bastien	"	1er sept. 1914
33	"		Dr. Verret	"	1er " 1914
34	St-Gérard	8	A. Boivin	25 p. c. Rcts	1er " 1914
35	"	4	T. Thompson	Abonné	1er " 1914
36	Rivière Jaune		Mme A. Michaud	$ 50 par an	1er juil. 1914
	Réparateur général		E. Martineau	$480 par an	1er mars 1914
		97¼		$594.	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TELEPHONIQUES DU DISTRICT DE TIMISKAMING.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents.	Salaires par année.	Date de nomination.	Mémoire.
1	Kippewa, barrage	0	J. A. Boisvert, agent	25% commission	20 mai 1911	
	Denis	14½				
2	Fabre	6	L. Valiquette, agent	25% "	" "	
3	Ville-Marie	13	J. Samson, agent	25% "	17 " "	Démissionné le 15 sept. 1911.
			Mme. L. Lepage, agent.	25% "	15 sept. 1911	Commission garantie de $50 par année.
			J. Dumulon, surin. et réparateur général.	$65.00 par mois	13 nov. 1911	Et les dépenses lorsqu'il est absent en devoir.
4	Lorrainville	5	N. Legault, agent	25% commission	1er sept. 1911	
5	St-Eugène	13½	J. Bédard, agent	25% "	" "	
6	Camp "B"	7½				
7	Camp "A" barrage Quinze.	½	P. Carrière, agent	25% "	1er mars 1912	Avant le 1er mars 1912, le bureau était en charge de G. B. Hull, ingénieur en charge de la construction du barrage des Quinze.
8	Camp "C"	5				
9	North Timiskaming	13½	J. R. Monaghan, agent.	25% "	1er août 1911	$75 par année sont payés à M. Monaghan pour le loyer du bureau et les connections avec la ligne de la Timiskaming Telephone Co.
		78½				
	Embranchement.					
	Ville-Marie	0				
	St-Isidore	3½	J. K. Legault	25% "	1 déc. 1912	L'embranchement part de la ligne principale à 10 milles N. E. de Ville-Marie.
		82				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

ONTARIO—SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

TABLEAU donnant la liste des bureaux de télégraphistes ou agents, commissions ou salaires, sommaire des messages gratis. Du 31 mars 1914 au 31 mars 1915.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Messages Envoyés	Messages Reçus.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Résidence du sur. de district..	0	J. McR. Selkirk, sur. dist.....	$50 00 par année..........	....	....	....	Appareil privé.
2	Leamington, bureau...... ..	0	" "	Commission 20 p. 100 ..	87	57	1er nov. 1888....	
	Leamington, bureau.........	$2\frac{1}{2}$	A l'atter. du câble (terre ferme)	....	....	....	— août 1901....	Près d. dock Leamington
	Terre ferme à l'île Pelée.....	$17\frac{1}{4}$	" (île)	....	....	....	1er nov. 1888.. — août 1901...	Près du dock (Scudder).
			Le câble de l'île Pelée est raccordé avec le système municipal de l'île Pelée...........	....	....	....	4 nov. 1913...	" "
			James E. Quick, réparateur ...	$50 par année......... ..	....	....	11 avril 1911...	Réside à l'île Scudder.
3	Maison Bairds (Leamington)...	$2\frac{3}{4}$	A. Baird.....................	Commission 25 p. 100.. ...			2 nov. 1904.. .	
4	Jackson et Moss..........	5	Jackson et Moss....	" "	19	8	25 mars 1910....	Près de la station "Old Club House."
5	Edward Ford.........		Edward Ford....	Bureau d'accommodement	....	....	2 oct. 1912	Garde-chasse et garde-pêche
6	Maison Bairds (Pte-Pelée).....	$2\frac{1}{2}$	A. Baird...........	Bureau d'accommodement.	....	....	23 juin 1909.....	
7	Tildens.....	$\frac{1}{4}$	W. Tilden..	Commission 25 p. c..... . .	16	11	29 avril 1905.....	
8	Pointe-Pelée.....	$2\frac{1}{2}$	W. A. Grubb........	" "	19	48	1er nov. 1888....	
9	Station de sauvetage	$0\frac{1}{4}$	L. Wilkinson............. .	" "	14	9	11 juin 1914.....	
			Nombre total de messages.	....	144	144	144 Embranchement de Pointe-Pelée seulement.	
	Système municipal de l'île Pelée	0	Corporation de l'île Pelée messages par câble seulement....	....	532	506	1,038 messages par les rapports de l'île Pelée seulement.	
	Total	$30\frac{1}{2}$					1,182 messages pendant l'année.	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE-EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Qu'Appelle	0	E. P. Benoit	120 00	1er janv. 1911	
2	Fort-Qu'Appelle	17	P. R. Elmer	960 00	15 août 1906	
	" "		D. Sutherland, réparateur	900 00	1er déc. 1909	
	Ligne de ceinture	10				
3	Lipton	1	Cie Pac. Canadien	Commiss., 10 p.c.	1er mai 1906	
	Ligne principale	1				
4	Kutawa	45	A. Von Lindeburgh	900 00	1er nov. 1883	La ligne a été allongée quand on l'a posée le long de la route au lieu d'à travers l. champs.
5	South-Humboldt	78	H. J. Macdonald	900 00	1er fév. 1904	
	Ligne de ceinture	58½				
6	Saskat on	14	J. H. Murphy	1,200 00	18 janv. 1913	Salaire augmenté 1er janv. '14.
	"		G. T. Clément, réparateur	900 00	16 oct. 1903	
	"		Messager, C.C.P.	120 00	1er mai 1911	
	Ligne principale	14				
7	Henrietta	38	W. J. Salsbury	900 00	1er oct. 1886	
8	Battleford	47	J. D. Noël, chef télégraphiste	1,080 00	1er " 1900	Salaire augmenté 1er mai '13.
	"		H. C. Rogers, réparateur	900 00	10 " 1911	C. Webster démissionné.
	"		J. Jackson, Asst	900 00	21 mars 1914	
	"		E. Binstow, "	900 00		
	"		E. Taylor, messager	240 00	1er déc. 1914	E. Bédard démissionné.
9	Bresaylor	28	J. T. Callahan	720 00	1er déc. 1900	
	Ligne de ceinture	67½				
10	Lloydminster	29	H. A. Elliott	900 00	1er juillet 1914	G. Crisfield démissionné.
	"		G. G. Mann, réparateur	900 00	1er août 1902	
	Ligne principale	29				
11	Lac-aux-Oignons	13	H. McCleneghan	1,200 00	1er août 1899	
	" "		R. McCleneghan, asst	720 00	1er déc. 1913	
12	Lac-à-la-Grenouille	23	E. A. Bowtell	600 00	1er mars 1911	
13	Mooswa	14	A. Bowtell	840 00	1er juin 1909	La ligne a été posée le long du chemin.
14	Pointe Elk	21½				
15	Saint-Paul des Métis	17½	J. A. Gagnon	900 00	1er mai 1909	
16	Lac La-Selle	18	C. B. Ingraham	900 00	1er juillet 1912	
17	Pakan	39	R. McAdam	720 00	1er fév. 1905	La ligne a été posée le long du chemin.
	Ligne de ceinture	5				
18	Andrew	5	R. L. Pickell	900 00	1er janv. 1913	
	"		W. J. Lee, réparateur	900 00	5 " 1914	C. Norn démissionné.

19	Whitford	7	Maître de poste	25 p.c. commiss.	1er juill. 1905	
	Andrew à la ligne principale	5				
	Ligne de ceinture	23				Distance augmentée parce que la ligne a été posée le long du chemin au lieu d'à travers les champs.
20	Lamont	$3\frac{1}{2}$	W. Valliant	900 00	1er nov. 1914	H. A. Elliott, transféré.
	Ligne principale	$3\frac{1}{2}$				
21	Fort-Saskatchewan	24	W. G. Shera	720 00	1er juill. 1912	
22	Edmonton	18	P. R. Campbell, agent	1,080 00	24 juill. 1914	G. Wilder, à la construction.
	"		A. H. Slight, asst.	1,020 00	16 mars 1914	
	"		R. S. Shields, asst.	1,020 00	1er nov. 1914	
	"		E. J. Kane, commis.	1,020 00	1er nov. 1914	Nouvelle nomination.
	"		H. Hunt, commis.	1,080 00	22 janv. 1912	
	"		R. Berry, messager	300 00	11 mars 1915	A. McGuire, démissionné.
	"		J. McLean, réparateur	900 00	1er janv. 1915	J. D. McIntyre, démissionné.
	"		J. Saidler, réparateur	900 00	15 juin 1914	En service militaire depuis le 22 août 1914.
	"		R. C. Macdonald, surintendant de district	2,300 00	1er oct. 1905	
	"		J. S. Macdonald, inspecteur général	2,500 00	1er juin 1905	
	Total	719		34,860 00		

SECTION DE LA RIVIÈRE DE LA PAIX—EDMONTON.

	Edmonton	0	Tableau précédent			
1	Lac Halfway	49	J. C. Egge	25 p.c. commiss.	1er janv. 1910	
2	Athabaska	49	C. P. Samwell	900 00	1er juin 1913	
	"		A. W. Cass. réparateur	900 00	19 juin 1912	
	"		E. Swanson, messager	240 00	1er mai 1912	
	"		F. Pettiford, réparateur	900 00	1er déc. 1914	A. E. Holmes, démissionné.
3	Mirror-Landing	70	P. E. Hoyte	900 00	1er sept. 1914	A. Parry, à la construction.
	"		S. Green, réparateur	900 00	1er août 1914	J. M. Royer, démissionné.
4	Sawridge	38	R. Simpson	900 00	1er juillet 1912	En service militaire.
	"		L. Young, réparateur	900 00	1er nov. 1913	
5	Giroux Bay	39	E. Goodwin, réparateur		17 nov. 1913	
6	Grouard	39	J. A. Powers	900 00	1er août 1913	
	"		C. A. Burpee, assistant	900 00	25 janvier 1915	R. Harper, démissionné.
	"		S. A. Bell, réparateur	1,020 00	5 février 1914	
	"		Fred Knibbs, messager	300 00	1er mars 1915	A. St. Germain, démissionné.
7	Rivière à La-Paix	83	E. W. Arnold	900 00	1er janv. 1915	P. Gauvreau, démissionné.
	"		A. F. Todd, assistant	900 00	30 oct. 1914	Nouvelle nomination.
	"		F. Anderson, réparateur	900 00	23 oct. 1912	
	"		J. A. Connery, messager	300 00	5 mars 1914	F. Chalmers, démissionné.
8	Venrena	62	H. L. Propst	25 p.c. commis.	1er juin 1912	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST—*Suite.*

SECTION DE LA RIVIÈRE DE LA PAIX—EDMONTON—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
9	Dunvegan	12	A. Valllancourt	900 00	11 nov. 1912	
10	Spirit River	15	W. R. Holden	900 00	1er juill. 1912	
	Ligne de ceinture	53	....	....	....	
11	Grand-Prairie-City	8	J. H. Byrne	900 00	2 sept. 1912	
	A la ligne principale	8	....	....	....	
12	Lac Saskatoon	3	G. Coleman	900 00	20 mars 1913	
	"	....	W. Lovell, réparateur	900 00	1er juin 1914	R. Harvey, démissionné.
13	Pouce Coupé	75	J. J. Dever	900 00	1er juill. 1914	Nouveau bureau. L'agent Dever a été transféré de Mirror-Landing.
14	Fort St. John	70	....	1,020 00	....	G. Wilder, contremaître de la construction est temporairement en charge du bureau.
	Total	678		19,980 00		

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNE—MOOSEJAW—WOOD-MOUNTAIN.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Moosejaw	0	M. Kavanagh	1,020 00	15 sept. 1914	J. Lovelace, démissionné.
	"		C.P.R., messagers	120 00	1er juillet 1911	
	"		C.P.R., service de batterie	120 00	1er fév. 1912	
2	Expanse	39	G. T. Brown	900 00	20 sept. 1912	
	"		C. H. R. Clark, réparateur,	900 00	1er sept. 1913	J. Gagnon, démissionné.
	A la ceinture	25				
3	Gravelburg	19	J. A. Hamelin	900 00	8 sept. 1910	
	A la ligne principale	19				
4	Limerick	13	Myrtle-Crosson	720 00	8 nov. 1913	
	A la ceinture	3				
5	Assiniboine	14	R. Hodgson	900 00	11 sept. 1912	E. R. Lossing, démissionné.
	A la ligne principale	14				
6	Wood-Mountain	27	J. H. Thomson	900 00	1er déc. 1890	Nouveau bureau.
	"		F. Brown, réparateur	900 00	1er nov. 1905	
7	Elm-Springs	13				Bureau fermé.
8	Willow-Bunch	26	M. A. Noël	900 00	19 oct. 1904	Salaire augmenté 1er août '12.
		212		8,280 00		

BATOCHE—LIGNE DU LAC-AUX-CANARDS.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Batoche	0	M. Racette	25 p c. commiss.		
2	Lac-aux-Canards	9	C. A. Baker	120 00	1er juillet 1914	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNES D'EMBRANCHEMENT

SECTION DE BATTLEFORD—ILE LA CROSSE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Battleford	0	Tableau de la ligne principale	1,080 00		
1	Battleford nord	4	F. J. Colmer		11 nov. 1912	
	Ligne de ceinture	21	R. Colmer, messager	240 00	7 mai 1913	
2	Meota	10	F. W. Hearn	900 00	15 nov. 1912	
	Ligne principale	10				
3	Glaslyn	30	A. G. McCartney	900 00	26 sept. 1912	
4	Meadow Lake	66	J. R. McCordie	900 00	9 sept. 1912	
5	Green-Lake	44	R. White	900 00	17 oct. 1912	
		185		4,920 00		

EMBRANCHEMENT DES LIGNES TELÉPHONIQUES.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Edmonton	0				Cette ligne a été construite en 1904, elle est mise en opération par le bureau central de téléphone à Edmonton.
1	Winterburn	8½				
2	Agence des sauvages	5½				
3	Spruce-Grove	8				
4	Stony-Plain-Station	6½				
5	Stony-Plain-Centre	3½				
		32				
	Edmonton	0				Cette ligne est en opération à Saint-Albert depuis 1887 et à Alexandre depuis 1902, par le bureau central de téléphone à Edmonton.
1	Saint-Albert	9				
2	Raye	12				
3	Rivière-qui-Barre	8				
4	Alexandre	5				
		34				

LIGNE FILE-HILLS.

1	Fort-Qu'Appelle	0	....	....	....	Cette ligne fut construite en 1908, pour accommoder le département des Affaires des Sauvages.
2	Lebret	4				
3	Balcarres	11				
4	Agence de File-Hills	13				
		28				

LIGNE KAMSACK.

1	Kamsack, C.N.R	0	....	....	....	Cette ligne fut construite en 1907, pour le départem. des affaires des Sauvages. Kamsack est sur le chemin de fer C.-N., 100 milles N.-E. de Fort Qu'Appelle, et nullement en connexion avec la ligne télégraph. du gouv.
2	Bureau du Dr Wallace	0				
3	Agence des Sauvages	6½				
4	Mission St-Philippe	5				
5	Cie Baie d'Hudson (Pelly)	7				
6	Réserve Keys	5½				
		24				

LIGNE DU LAC AUX CANARDS.

1	Lac aux Canards, C.N.R	0	....	....	....	Cette ligne a été construite en 1902 pour l'usage du dép. des Affaires des Sauvages.
2	Gend. roy. à cheval du N.-O	0½				
3	Agence des Sauvages	3				
		3½				

LIGNE DU LAC LA SELLE.

	Lac La Selle	0	....	....	....	Cette ligne a été construite en 1900, pour l'usage du dép. des Affaires des Sauvages.
1	Ecole industrielle	6½				
		6½				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite*.

LIGNE DE LA RIVIÈRE DE LA-PAIX—SHAFTESBURY.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents, etc.	Salaire par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Riv. La-Paix	0	....	....	....	Cette ligne a été construite en 1911. Les instruments ont été installés à raison d'un loyer annuel de $15.00 à condition qu'ils soient employés pa· le public pour communiquer avec la riv. La-Paix à raison de 10 cents.
1	Collin's	3				
2	Mission C.-R.	5				
3	A. Brick	6½				
	Mission anglicane	½				
		15				

LIGNE GROUARD—RIVIERE PRAIRIE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents, etc.	Salaire par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Grouard	0	....	....	....	Cette ligne a été construite en 1912 et 1913. Les instruments de téléphone ont été installés à raison d'un loyer de $15.00 par année, à condition qu'ils soient aussi mis à l'usage du public pour communiquer avec notre bureau de Grouard à raison de 10 cents.
1	B. A. See	3				
2	Martin Ouellette	9				
3	Travers Bros	4	Ce téléphone a été supprimé.			
4	D. S. Hayden	4				
5	M. McQue	5				
6	S. Harris	1				
7	O. D. Hill	2				
8	G. Martin	3				
9	J. Rennie	1				
10	L. Becker	2				
11	W. Lesage	3				
		37				

LIGNE RÉSERVE ASSINIBOIA—SINTULATA.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents, etc.	Salaire par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Sintulata	0	....	....	....	Cette ligne a été construite en 1913 pour l'usage exclusif du département des Affaires des Sauvages.
1	Assiniboïa, Réserve	8				
		8				

LIGNE ATHABASKA—FORT McMURRAY.

0	Athabaska	*				
1	Calling-River	39	E. J. Collins	900 00	20 août 1914	
2	Pelican	61	W. B. Twitchell	900 00	1er oct. 1914	
3	House-River	55	J. H. Bell	900 00	1er déc. 1914	
4	Fort-McMurray	90	C. N. Hayes	900 00	25 mars 1915	
		245		3,600 00		

LIGNE ATHABASKA—LAC LA-BICHE.

0	Athabaska					
1	Plamondville	58	W. J. Amell	900 00	13 nov. 1914	
		58		900 00		

* Voir le tableau de la ligne principale de la Rivière de La Paix.

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNES KAMLOOPS—LOWER NICOLA—PRINCETON.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.	Fonctions.	Salaire par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
1	Kamloops, bur. du surin.		W. H. Stevens	Surintendant	150 00	1er mars 1914	Salaire augmenté de $25 le 1er septembre 1913.
	"		Melle V. L. Palmer	Commis	60 00	1er oct. 1911	
	"		Melle M. H. Palmer	Sténographe	50 00	1er juillet 1913	
	"		Bureaux du surintendant	Loyer	30 00		
	" ag. des bureaux de longue distance.		Melle G. Ellis	Agent	50 00	31 mars 1915	Melle Grindrod, démissionnée
	"		Mme E. H. Shelton	Télégraphiste	40 00	11 août 1913	
	"		B. Hirst	Teneur de livre	35 00	1er sept. 1912	
	"		Vincent Beckwith	Messager	20 00	" 1914	
	"		Bureaux de longue dist.	Loyer	20 00		
			Atelier	"	12 00		
2	Knutsford	5	C. Taylor	Agent	20% comm.	— déc. 1914	
3	Bulmans	12	J. Bulman	"	"	1er juillet 1909	
4	McDonalds	5	W. R. McDonald	"	"	1er " 1901	
5	Stump-Lake	4	J. Whitford	"	"	1er " 1910	
6	Murrays	3	Wm. Murray	"	"	1er " 1913	Embranchement de 3 milles à partir du lac Stump.
7	Frasers	0	G. Fraser	"	"	1er " 1905	
8	Rockford	4	Mme D. C. Wilson	"	"	1er " 1914	
9	Moores	4	Jos. Guichou	"	"	1er " 1905	
10	Guichons	3	"	"	"	1er " 1913	
11	Lauders	7	Wm. Lauder	"	"	1er " 1913	Embranchement de Quilchena.
12	Douglas-Lake		F. B. Ward	"	"	1er " 1913	
13	Quilchena	9	J. A. Guichon	"	"	— mai 1907	
14	Nicola	9	Mme M. V. Munro	"	50 00	— juillet 1905	Bureau central des abonnés.
15	Merritt	7	Melle D. P. McGoran	"	50 00	— nov. 1913	" " "
	"		Nellie Heslop	Télégraphiste	35 00	— " 1913	
	"		M. T. Royds	Réparateur	100 00	— " 1913	Salaire augmenté de $5 par mois en mars 1915.
	"		Bureau Merritt	Loyer	20 00		
16	Coutlee	3	H. S. Cleasby	Abonné			Embranchement de Merritt.
17	Lower Nicola	4	Mme Woodword	"			
18	S. X. Ranch	11	W. Thompson	Agent	20% comm.	— fév. 1914	
19	Crowders	7	Frank Crowder	"	"	— oct. 1911	
20	Aspen Grove	6	W. Augstadt	"	"	— août 1914	
21	Hastings Ranch	7	C. R. Betterton	"	"	— " 1914	
22	Colletts Ranch	6	A. B. Roberts	"	"	— mars 1914	
23	Otter Valley	12	J.G. Thynne	"	"	— oct. 1914	

24	Tulameen	7	J. A. Schutbert	Agent	20 % comm.	— sept. 1911	
25	Coalmont-Collieries	3	A. N. Cantril	"	"	1er mars 1914	
26	Coalmont	1	Isaac McTavish	"	"	1er juillet 1913	
27	Granite-Creek	3	F. P. Cook	"	"	1er déc. 1911	
28	Roany's-Camp	8	C. Lee	"	"	1er juillet 1914	
29	Princeton	3	Alex. Bell	"	50 00	— août 1908	Bureau central des abonnés.
	"		Bureau	Loyer	5 00		
	"		D. A. Miner	Réparateur	80 00	29 oct. 1913	
30	Copper-Mountain	12	T. J. Largue	Agent	20% comm.	1er janv. 1915	Embranchement de Princeton.
31	Voigts-Camp	2	E. Voight	"	"	— " 1915	
32	Hedley	25	F. M. Gillespie	"	40 00	— août 1909	Bureau central des abonnés.
	"		Bureau	Loyer	5 00		
33	Keremeos-Station	20	F. Gibson	Agent	50 00	— nov. 1914	H. Etches enrôlé, 1er nov. 1914.
34	Richters	2	F. Richters Estate	"	20% comm.	— oct. 1908	
35	Fairview	18	S. J. McCuddy	"	20 00	— juillet 1909	Bureau de raccordement de la ligne Fairview-Midway
	Total	232					

KAMLOOPS—VERNON—PENTICTON.

36	Vasseau-Lake	9	Mme. K. Mackenzie	Agent	Commission.	— juillet 1914	Commission 20 p.c.
37	Okanagan-Falls	6	W. B. Hine	"	"	— oct. 1908	" "
38	Kaledon	6	A. S. Hatfield	"	"	— oct. 1910	" "
39	Marron-Lake	8	W. Smythe Parker	"	"	— nov. 1910	" "
40	Penticton	10	Carrie Crowe	"	60 00	1er nov. 1912	
	"		Robert Park	Télégraphiste	25 00	— sept. 1913	
	"		C. F. Layton	Réparateur	80 00	— nov. 1911	
	"		Bureau du téléphone	Loyer	25 00		
41	Summerland	11	W. H. Hayes	Agent et télégr.	75 00	— juillet 1906	
	"		Bureau	Loyer	10 00		
42	Peachland	18	A. W. McDougall	Agent	Commission.	— août 1912	" "
43	Gellatlys	1	D. E. Gellatly	"	"	— juillet 1914	" "
44	Glen-Rosa	3	W. C. Hitchiner	"	"	— " 1914	" "
45	Westbank	17	Mme C. Warren	"	"	— mars 1915	" "
46	Kelowna	3	H. H. Millie	" et télégr.	80 00	— nov. 1912	
	"		Eleanor Pennell	Téléphoniste	40 00	— " 1912	
	"		Bureau	Loyer	12 00		
47	Okanagan Mission	3	H. R. F. Dodd	Agent	Commission.	— oct. 1914	" "
48	Oyama		B. F. Scott	"	"	— " 1914	" "
49	Okanagan-Centre		J. A. Gleed	"	"	— mars 1910	" "
50	Okanagan-L'dg		T. L. Tibbs	"	"	— " 1912	Embranchement de 4 milles à partir de Vernon.
51	Vernon		Mme. B. Steward	" et télégr.	85 00	20 août 1913	
	"		Majorie Lifford	Téléphoniste	40 00	31 juillet 1914	
	"		J. Hatfield	Messager	20 00	1er sept. 1914	
	"		R. F. Wright	Réparateur	80 00	— juillet 1914	
52	Lumby	16	H. Saddler	Agent	5 00	30 mars 1914	Embranchement de 25 milles à partir de Vernon.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

KAMLOOPS—VERNON—PENTICTON—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.	Fonctions.	Salaires par année.	Date de la nomination	Mémoire.
		Milles.					
53	Shuswap-Falls	9	F. Finlayson	"	Commission.	— déc. 1914	Commission 20 p.c.
54	Rollings-Lake	1	Rollings L. Land Co.	"	"	— " 1915	
55	Falklands	18	Dr White	"	"	— fév. 1915	
56	Grande-Prairie	17	F. W. Hoole	"	"	— avril 1914	
57	Holmwood	14	A. Duck	"	"	— nov. 1911	
58	Barnes	2	Geo. Barnes	"	"	— janv. 1913	
59	Ducks	4	G. Hemmingway	"	"	— déc. 1914	
60	Pioneer - Poultry - Ranch Kamloops.	5	R. B. Barton	"	"	— oct. 1913	
		181					

SECTION DE THOMPSON-NORD.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.	Fonctions.	Salaires par année.	Date de la nomination	Mémoire.
1	Kamloops						
2	Anderson's-Ranch	10	H. E. Church	Agent	Commission.	— janv. 1915	20 pour cent, commission des taux du gouvernement.
3	Austin's-Ranch	2	J. R. Connors	"	"	— avril 1914	
4	Hepley-Creek	2	H. McDaniels	"	"	— mars 1914	
5	Twenty-five-Mile House	11	J. McCarten	"	"	— " 1911	
6	Potter's-Flat	4	E. H. Jones	"	"	— nov. 1908	
7	Louis Creek	7	S. Armour	"	"	— avril 1914	
8	Barrière Powe-House	3	T. L. Reading	"	"	— mars 1915	
9	Barrière P. O	3	J. H. H. Nelson	"	"	— " 1913	
10	Borthwicks	2	Geo. Borthwick	"	"	— avril 1911	
11	Genier's	3	Mme G. Genier	"	$300 00	— juin 1913	Bureau de raccordement.
12	Chinook-Cove	2	W. W. Elder	"	Commission.		20 pour cent de commission.
13	Chu-Chua	12	Geo. Fennell	"	"		" "
14	Mont Olie	7	T. G. Kingscote	"	"		" "
	Total	68					

SECTION KAMLOOPS—SAVONA.

1	Kamloops	0			Commission. 20 %		
2	Iron-Mask	7	E. G. Walbinder	Agent	"	Août	1914
3	Bornwalls	4	Henry Cornwall	"	"	Oct.	1913
4	Cherry-Creek	4	B.C. Fruit Lands Co. Ltd	"	"	"	1914
5	Rowlands	9	D. W. Rowlands	"	"	"	1913
6	Savonas	2	P. Margetts	"	"	Nov.	1914
		36					

SECTION KAMLOOPS—ROSE-HILL.

1	Kamloops	0			Commission.		
2	Daytons	5	Dayton Bros	Agent	20 %	Juin	1914
3	Baths	1	Geo. Bath	"	"	Fév.	1915
4	Rose-Hill	1	Angus McKay	"	"	Mars	1911
5	Barnharts	5	P. A. Barnhart	"	"	Janv.	1911
6	Barnhartvale	2	A. Holt	"	"	Janv.	1914
		14					

SECTION SHUSWAP—NOTCH-HILL.

1	Kamloops	0			Commission.		
2	Ducks-Range P.O.	26	Alex. Allen	Agent	20 %	Mars	1915
3	Sinclairs	5	H. Sinclair	"	"	"	1915
4	Martin Prairie	5	H. Brett	"	"	"	1915
5	Pritchard	3	W. T. Pritchard	"	"	"	1915
6	Shuswap	10	C. Byers	"	"	"	1915
7	Chase	3	F. Bradley	"	"	"	1915
8	Adams River Lumber Co.	1	R. Barker	"	"	"	1915
9	Adams-Lake	13	F. Sturgill	"	"	"	1915
10	Celestia	14	John Reilly	"	"	"	1915
		80					

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNES KAMLOOPS, OKANAGAN ET KOOTENAY.

SECTION SHUSWAP—NOTCH-HILL À TAFT.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Fonctions.	Salaires par année.	Date de la nomination.	mémoire.
		Milles.					
93	Sorrento	2	F. Syson	Agent	Commission.	Mars 1915	Commission, 20 p.c.
94	Notch-Hill	3	W. Chamberlan	"	"	"	" "
95	Tappen	9	H. C. Banks	"	"	"	" "
96	Salmon-Arm	11	R. W. Holliday	"	$10 00	"	Bureau de raccordement.
97	Enderby	17	H. A. Teece	"	Commission.	"	Commission, 20 p.c.
98	Grindrod	6	J. Monk	"	"	"	" "
99	Mara	6	E. Hine	"	"	"	" "
100	Sicamous	13	W. K. Finlayson	"	"	"	" "
101	Solsqua	6	F. Bossley	"	"	"	" "
102	Malakwa	7	M. Crawford	"	"	"	" "
103	Craigellechie	5	J. E. Paulding	"	"	"	" "
104	Taft	5	John Markshoin	"	"	"	" "
				"			
		90					

SECTION FAIRVIEW À MIDWAY.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Fonctions.	Salaires par année.	Date de la nomination.	mémoire.
	Fairview	0					
105	Osoyoos	16	G. S. Germyn	Agent	Commission.	Mars 1915	Commission, 20 p.c.
106	Oroville	2	L. R. Anderson	"	"	"	" "
107	Bridesville	18	Thos. Donald	"	"	"	" "
108	Rock-Creek	7	T. R. Hanson	"	"	"	" "
109	Riverside	1	Rock Creek Trading Co.	"	"	"	" "
110	Midway	12	E. L. Salter	"	"	"	" "
111	Midway Customs House	....	R. D. Kerr	"	"	"	" "
		56					

SECTION WHITEMANS-CREEK À KELOWNA.

	Kelowna	0					
112	Bears-Creek	4	H. C. Childers	Agent	Commission.	Mars 1915	Commission, 20 p.c.
113	Wilson-Landing	4	H. C. Browse	"	"	"	" "
114	Nahum	6	H. B. Kinnard	"	"	"	" "
115	Fintry	6	J. D. Godwin	"	"	"	" "
116	Ewings	3	W. W. Calquhoun	"	"	"	" "
117	Killiney	2	H. Hodges	"	"	"	" "
118	Mabees	1	O. S. Mabee	"	"	"	" "
119	Whitemans-Creek	4	V. Willett	"	"	"	" "
		30					

SECTION NELSON À TRAIL.

120	Nelson	0	B.C. Tel. Co., Ltd	Agent	Commission.	Février 1915	
....	Nelson	....	P. Bard	Réparateur	$ 80 00	31 mars 1915	Les dépenses de voyage sont payées quand ces voyages sont faits pour le service des télégraphes.
121	Perriere Mine	4	C. E. Crossley	Agent	Commission.	Février 1915	Commission, 20 p.c.
122	Hall Siding	7	Mankin Lbr. & Pole Co.	"	"	"	" "
123	Ymir	8	G. S. Coleman	"	"	"	" "
124	Salmo	9	Salmo Trading Co	"	"	"	" "
125	Erie	4	J. E. Reid	"	"	"	" "
126	Meadows	2	W. J. Wilson	"	"	"	" "
127	Fruitvale	6	W. R. Mellard	"	"	"	" "
128	Columbia Gardens	7	J. H. Hine	"	"	"	" "
129	Woneta	5	D. H. Galbraith	"	"	"	" "
130	Trall	8	B. C. Tel. Co	"	"	"	" "
		61					" "

SECTION PROCTOR-SIRDAR.

131	Proctor	0	G. Snow	Agent	Commission	Mars 1915	Commission, 20 %
132	Kootenay-Bay	5	J. Low	"	"	"	" "
133	Crawford-Bay	9	Mme. H. Dee	"	"	"	" "
134	Crawford-Bay, quai	1	O. H. Burden	"	"	"	" "
135	Grays-Creek	4	A. F. Lymbery	"	"	"	" "
136	Boswell	10	J. Coupland	"	"	"	" "
137	Kuskanook	8	C. Wright	"	"	"	" "
138	Sidar	5	T. Rodgers	"	"	"	" "
		48					

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

SECTION GOLDEN-WINDERMERE.

Numéro.	Stations.	Distance intermediaire.	Nom.	Emplois.	Salaires par mois ou commission.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
139	Golden		R. E. Kenny	Agent	65 00	Nov. 1913	
	(Central local)		D. Tennant	Télégraphiste	35 00	Mars 1915	
			E. J. Tennant	Réparateur	80 00	" 1911	Ainsi que les dépenses de voyages pour réparations.
			Loyer du bureau	Loyer	15 00		
140	Nicholsons	6	C. Nicholson	Agent	Commission	Mars 1915	Commission, 20 %
141	Canyon-Creek	3	J. A. Habert	"	"	" 1912	"
142	Parsons	15	J. Hawkins	"	"	Avril 1914	"
143	Spillamachene	18	H. G. McDonald	"	"	Nov. 1912	"
144	Heffners Ldg.	1	H. G. Low	"	"	" 1912	"
145	Allsup Ranch	5	W. P. Allsup	"	"	" 1912	"
146	Mitchell Ranch	2	A. H. Mitchell	"	"	" 1912	"
147	Brisco	1	H. Atchison	"	"	" 1908	"
148	Edgewater	12	Col. Valley Orchards Ltd	"	"	" 1913	"
149	Sinclair	3	J. Hartwig	"	"	Fév. 1915	"
150	Athalmar	12	M. H. Hope	"	65 00	Avril 1912	
	(Central local)		D. Turner	Télégraphiste	35 00	" 1915	
	Loyer du bureau comprenant		Athalmer	Loyer	20 00	Fév. 1915	
	Windermere	6				Juil. 1914	
	et Wilmer	3				" 1912	
	Invermere	1				" 1914	
		88					

SECTION NAKUSP ET EDGEWOOD.

151	Nakusp.		L. J. Edwards	Agent	50 00	Déc. 1912	
152	McPhersons	1	Dr McPherson	"	Commission.	1914	
153	Rock-Island	14	D. A. Middlemass	"	"	Déc. 1912	
154	Arrow-Park	4	A. E. Keefer	"	"	" 1912	
155	West-Arrow-Park	1	J. M. Scott	"	"	Mars 1915	
156	Burton-City	5	Robt. Stevens	"	"	Déc. 1912	
157	Weit-Demars	10	A. L. May	"	"	Mars 1915	
158	Fauquiers	3	F. G. Fauquier	"	"	Déc. 1912	
159	Needles	2	A. W. Litt	"	"	" 1912	
160	Edgewood	13	W. J. Banting	"	"	" 1912	
		53					

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNES DE L'ILE VANCOUVER.

SECTION VICTORIA-BANFIELD.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Nom.	Emplois.	Salaires par mois ou commission.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
1	Victoria	0	Jas. McNeil	Agent	95 00	1er avril 1911	
	"		Wm. Harker	Messager	35 00	1er oct. 1913	
2	Luxton	9	F. E. Reid	Agent	25 p.c. commission	7 août 1914	
3	Gents	8	Sarah Gent	"	" "	1er juin 1911	
	"		Aaron Gent	Réparateur	85 00	1er avril 1911	*Vice* J. H. Smith, démissionné.
4	Coopers-Cove	1	Sooke Waterworks	Agent	Gratis	1er janv. 1913	
5	Sooke	½	Isabella Milne	"	56 00	1er sept. 1913	Loyer du bureau $6 par mois à partir du 1er septembre 1913.
6	Rocky-Point	14	Thos. Parker	"	25 p.c. commission	13 nov. 1914	
7	Otter-Point	6	Mme K. Gordon	"	50 00	1er oct. 1908	
8	Jordan-River	14	Mme C. McVicar	"	25 p.c. commission	" 1911	
	" "		J. N. McVicar	Réparateur	85 00	1er juin 1909	
9	Slide-Hill	14	D. H. Soule	"	85 00	1er fév. 1911	
10	Port-Renfrew	14	A. M. Falconer	Agent	80 00	1er avril 1914	*Vice* E. C. Williams et W. A. McGee démissionnés.
	" "		T. M. Baird	Réparateur	85 00	1er nov. 1908	
11	Camp-Bay	17	A. McLennan	"	85 00	1er août 1911	
12	Carmanah		Edward Arnold	"	85 00	1er juin 1912	Transféré de Clo-oose.
13	Clo-oose	15	Mlle C. Logan	Agent	25 p.c. commission	1er janv. 1913	
	"		David Logan	Réparateur	85 00	1er avril 1898	
14	Pachena	15	Bureau de radio télé				
15	Bamfield	15	G. M. Ross	Agent	90 00	18 sept. 1914	*Vice* H. W. Ragbourn.
	"		W. B. Monette	Réparateur	85 00	23 nov. 1913	
	Sooke, bureau central	22					
	Victoria.						
	Station de radiotélégraph	4	Bureau d'accomodement				
	Edifices du gouvt. prov.	½	A. E. Starr	Agent	25 p.c. commission	27 nov. 1914	

Des téléphones ont été installés sur cette ligne pour l'usage du phare de Pachena, la station de sauvetage, de la hutte de Tsusiat et de Mile-River: ces deux derniers endroits durant les mois d'hiver seulement. Agent Mme Gordon, Otter-Point; réparateurs, MacVicar, Jordan-River; Soule, Slide-Hill; Baird, Port-Renfrew; McLennan, Camp Bay; phare Carmanah, agent Falconer, Port-Renfrew; réparateur, Arnold: Mlle C. Logan, Cloose; réparateur de la ligne à Shelter-Hut; agent Ragbourne, Bamfield, station de sauvetage, phare Cap Beale, ce dernier point est sur la ligne entretenue par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Le réparateur Gent entretient la ligne principale Victoria-Sooke, ainsi que la ligne Rocky-Point.

SECTION ALBERNI ET BAMFIELD.

16	Alberni	0	Mme P. A. Haslam	Agent	65 00	1er déc. 1902	$5 par mois pour loyer de bureau.
17	Port Alberni	2	G. A. Bellemy	Réparateur	85 00	1er mai 1913	
	" "		E. B. Garrard	Agent	80 00	1er avril 1911	
18	Bamfield	51	G. M. Ross	"	90 00	18 sept. 1914	
	"	33	J. B. McKay	Réparateur	85 00	1er avril 1911	*Vice* H. W. Ragbourn.

Ligne d'embranchement Bamfield à cap Beale et station de sauvetage, Banfield-Creek, transférée au ministère de la Marine et des Pêcheries, qui se sert entièrement de cette ligne.

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

SECTION ALBERNI-CLAYOQUOT.

Numéro.	Station.	Distance intermédiaire. Ligne aérienne milles.	Câble.	Nom.	Position.	Salaires. $ c.	Date de la nomination.	Remarques.
19	Port-Alberni	2	......	E. B. Garrard	Agent	......	......	
			......	J. B. McKay	Réparateur	......	......	
20	Franklin-Creek	6¾	1¼	......	......	......	......	La ligne traverse le canal Alberni au moyen d'un câble sous-marin.
21	Uckuchlesit	23	......	J. M. Barnes	Réparat. et agent	80 00	1er juill. 1910	
22	Toquart	9	......	J. E. Hillier	" "	85 00	16 nov. 1908	Le gouvernement est propriétaire de la maison occupée par le réparateur.
23	Ucluelet	24¼	......	H. J. Hillier	" "	80 00	1er déc. 1902	$8.50 pour le loyer du bureau.
24	Long-Beach	......	......	Bureau d'accommodement	......	......	......	Point de connexion de la ligne principale avec les lignes d'embranch.
25	Tofino	30¼	......	F. C. Garrard	Réparat. et agent	80 00	1er avril 1911	
26	Clayoquot	......	1	F. L. Bussa	Agent	80 00	22 fév., 1913	*Vice* J. O. Barber, destitué.
		97½	2¼					

SECTION CLAYOQUOT—NOOTKA.

Numéro.	Station.	Ligne aérienne milles.	Câble.	Nom.	Position.	Salaires. $ c.	Date de la nomination.	Remarques.
	Clayoquot	0	0	F. L. Bussa	Agent	80 00	22 fév., 1915	*Vice* J. C. Barber, destitué.
27	Ile Vargas	6	1	Melle. E. M. Abraham	"	25 p. c. commission	18 nov., 1914	
28	Ahousat	3	4	W. C. Hamilton	" et réparateur	85 00	1er juil. 1914	
29	Hesquiat	26	2	Rév. Chas. Moser	"	25 p.c. commission	1er août, 1914	
30	Estevan	6¾	2¼	A. C. Cole	" et réparateur	85 00	1er avril, 1914	
31	Nootka (Friendly Cove)	19	3	T. T. Guardhouse	"	25 p.c. commission	7 août, 1914	
	Embranchement Clayoquot							
	Clayoquot	0	0	F. L. Bussa	Agent	80 00	22 fév., 1915	*Vice* J. C. Barber, destitué.
32	Oppitsat	0	½	Rév. Fr. Lemens	"	Gratis	1er oct., 1914	Bureau gratuit.
33	Kakawis	1	0	Rév. Fr. Epper	"	25 p.c. commission	29 juill., 1914	

TOQUART—SECHART.

34	Toquart	0		J. E. Hillier	Réparat. et agent			
35	Sechart	$7\frac{1}{2}$	2	Bureau d'accommodement				
	Tofino-Mosquito harbour							
36	Tofino	0		F. C. Garrard	Agent et réparat'r.			
37	Mosquito-Harbour	$9\frac{1}{2}$	1	Bureau d'accommodement				
	Tofino-Clayoquot-Sound							Cie de marchands de bois.
38	Tofino	0		F. C. Garrard	Agent et réparat'r.			
39	Clayoquot-Sound	$10\frac{1}{2}$	1	Bureau d'accommodement				Voir item n° 21.
	Tofino-Leonard-Island-Light							Clayoquot-Sound, Compagnie de conserves.
40	Tofino	0		F. C. Garrard	Agent et réparat'r.			
41	Phare de l'île Léonard		$1\frac{1}{2}$	Bureau d'accommodement				Pour le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Ligne d'embranchement construite pour donner une connexion à la station de sauvetage, la maison du gardien sur le Bras Ucluelet et Barklay-Sound, transférée au ministère de la Marine et des Pêcheries, qui se sert entièrement de cette ligne.

LIGNES DE L'ILE DE VANCOUVER—*Suite.*

SECTION DE NANAIMO-COMOX RIVIÈRE CAMPBELL.

Numéro.	Station.	Distance intermédiaire. Lignes aérienne	Distance intermédiaire. Câble.	Nom.	Fonction.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
						$ c.		
40	Nanaïmo	0		M. S. Stephens	Agent	100 00	1er nov. 1913	
	"			H. W. Spencer	Messager	35 00	20 mars 1911	
41	Wellington	5		D. R. Nickerson	Agent	25 p.c. commis.	1er janv. 1915	Vice H. R. Parker, démissionné.
42	Parksville	23		R. A. Gooding	Agent	90 00	9 janv. 1915	Vice L. H. Bradbury, démissionné.
	"			Wm Mills	Réparateur	85 00	1er juin 1903	
43	Union-Bay	29		Fred. Brown	Agent	80 00	16 déc, 1913	
	"			Thos. Hudson	Réparateur	100 00	17 nov. 1908	
44	Cumberland	10		W. E. Spencer	Agent	80 00	17 mai 1914	Vice T. Thorne, démissionné.
45	Courtenay	7		John Aitken	"	80 00	1er fév. 1912	
46	Comox	8		Mme M. Smith	"	65 00	1er sept. 1911	$5 par mois pour loyer de bureau.
47	Oyster-River	32		Mlle S. Woodhus	"	25 p.c. commis.	1er avril 1909	
	" "			Mark Coe	Réparateur	90 00	1er fév. 1910	
48	Campbell-River	4		Jas. Lipscombe	"	90 00	1er oct. 1914	Vice W. J. Ruth, transféré à Vancouver.
	Branches.	118						
	Parksville-Alberni.							
49	Parksville	0		R. A. Gooding	Agent			
	"			Thos. Hirst	Réparateur	85 00	4 fév. 1911	
50	Alberni	30		Mme P. A. Haslam	Agent			
	"			A. A. Lynn	Réparateur	85 00	1er avril 1912	
	Comox-Cap Lazo.							
51	Comox	0		Mme M. Smith	Agent			
	Cap Lazo	0		Télég. sans fil de l'Etat	Télégraphiste			Pour faire le raccordement de la station de télégraphe sans fil. Répar. locaux.
	Union-Bay-Denman et île Hornby.							
52	Cable-Landing	0		Fred. Brown	Agent	25 p.c. commission	16 déc. 1913	
53	Ile Denman-nord	7	1	Wesley Piercy	"	25 p.c. "	1er fév. 1908	
54	Ile Denman-sud	5½		Thos. Chalmers	"	25 p.c. "	" "	
55	Ile Hornby-sud	1½	1	Thos. Smith	"	25 p.c. "	" "	
56	Ile Hornby-nord	9		Geo. Howes	"	25 p.c. "	15 juin 1912	

La présente échelle de salaires pour cette ligne a été adoptée le 1er juin 1913.

SECTION DE NANAIMO—ILE GABRIOLA.

	Nanaïmo	0		Cie de tél. de C.-B.	Agent	25 p.c. commission	1er fév. 1909
57	Nanaïmo, télég. de l'Etat	0		M. S. Stephens	"		
58	Nanaïmo, rivière	5¼		J. Gordon	"	25 p.c. commission	1er fév. 1909
59	Gabriola-Nord	1	¾	R. Hoggan		" "	1er oct. 1910
60	Gabriola-Centre			Fermé.			
61	Shaws			Mme W. N. Shaw.	Agent	" "	1er juin 1912
62	Gabriola-Sud	12		J. Degnen	"	" "	1er fév. 1909
	Total	18¼	¾				

LIGNES DE L'ILE DE VANCOUVER—*Suite.*

SECTION DE LA RIVIÈRE CAMPBELL ET DE LA RIVIÈRE POWELL.

Numéro.	Station.	Distance intermédiaire. Lignes aériennes.	Câble.	Nom.	Position.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Campbell, rivière	0		Jas. Liscombe	Agent			
63	Quathiaski-Cove	2	1	W. E. Anderson	"	25 p. c. commission	1er nov. 1910	
64	Heriot-Bay	$6\frac{1}{4}$		H. A. Bull	"	" "	1er nov. 1910	
65	Bagots	$1\frac{1}{2}$		T. H. Bagot	"	" "	1er janv. 1913	
66	Mary-Island	5	3	W. Milne	"	" "	1er oct. 1912	
77	Cortez-Island	9	1	Wm. Manson	"	" "	1er nov. 1910	
78	Lund (Terre ferme, C.-B.)	14	3	W. W. Trotter	" et réparat.	85 00	23 juin 1914	Vice J. C. Fraser, démissionné.
79	Sliammon	12		B. Nicholson	Agent	25 p.c. commission	17 mai 1914	Vice W. E. Spencer, transféré.
70	Powell, rivière	3		R. H. Wendeborn.	"	85 00	1er oct. 1913	
71	" "			Jas. McGowan	Réparateur	95 00	1er déc. 1914	
72	Blubber-Bay		$5\frac{1}{2}$	J. B. Fry	"	25 p. c. commission	10 fév. 1911	
73	Vananda	6		A. G. Deighton	Agent et réparat.	" "	10 " 1911	Faire es réparations nécessaires.
	Total	$58\frac{3}{4}$	$13\frac{1}{2}$					

SECTION CAMPBELL-RIVER—POWELL-RIVER.

Ligne sur l'île Valdez, réparée temporairement par A. F. Bagot, payé seulement pour temps employé.
Ligne sur l'île Mary " " Milne, " " "
Ligne sur l'île Cortez " " A. Hamarech, " " "
Ligne sur l'île Texada " " J. B. Frazer.

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE SALT-SPRING-ISLAND.

2	Duncan	0		Mlle M. Robertson	Agent	65 00	1er mars 1912	Maintenant dans l'édifice public.
3	Maple-Bay	9		Fermé				
4	Chisholms	3¾		"				
5	Sansun-Narrows		3	J. Noury	Agent	25 p.c. commission.	1er mai 1914	Le câble traverse à cet endroit.
6	Trenches	3		C. N. Trench	Abonné		1er mars 1912	
7	South-Salt-Spring	4		R. P. Edwards	Agent	25 p.c. commission.	1er déc. 1912	
8	Bridgman's	6½		A. J. W. Bridgman	"		" "	Gratuit.
9	Fulford, havre			C. M. Blandy	"	Gratuit	1er juill 1905	
10	Cushion-Cove	3		Bullman Lbr. Co	"	25 p.c. commission.	1er sept. 1911	
11	Horels	2		James Horel	"		" "	
12	Beechs			Dr. Alan Beech	Abonné	50 00	1er juill. 1905	Réuni à Ganges le 12 nov. 1914.
13	Ganges, havre	6		Mlle M. E. Hughes	Agent	25 p.c. commission.	11 nov. 1914	Vice G. J. Monat, démissionné.
14	Henry			John Henry	"	25 p.c. "	15 nov. 1914	
15	Bedwell, havre	2½		MmeA.R. Spalding	"	25 p.c. "	1er oct. 1908	Le câble traverse à cet endroit.
16	South-Pender	1½		L. S. Higgs	"		1er mai 1913	
17	Aldridges	3½		A. H. Aldridge	Abonné	25 p.c. commission.	1er mai 1913	
18	Browning, havre	3		W. Brackett	Agent	25 p.c. "	1er janv. 1908	
19	Hope-Bay	2½		J. W. Corbett	"	25 p.c. "	1er oct. 1911	
20	Clam-Bay	2		A. Davidson	"	25 p.c. "	1er juin 1913	
21	Port-Washington	2		S. Percival	"	25 p.c. "	1er juin 1914	Vice C. A. Gaunt, démissionné.
22	Village-Bay	4	1	A. Deacon	"	25 p.c. "	1er déc. 1908	
23	Mayne-I'sd, hôtel	2½		C. J. Macdonald	"	25 p.c. "	" "	
24	Active-Pass, phare	1¼	1¼	Geo. Georgeson	"	25 p.c. "	" "	
	Galiano, île	1	2	Burrill Bros	"	24 p.c. "	" "	
		62	7¼					
	Ganges ex	24						

Les abonnés paient $36 par année et le taux régulier.

Des réparations ont été faites aux lignes aériennes, comme suit: on a payé pour le temps employé seulement.

Duncan à Sanson-Narrows, J. Noury, sen.; île Salt-Spring, Jas. Horel; île Pender, W. Brackett; île Mayne, A. Deacon; île Galeano, Burrill Bros.

Tous les salaires sur cette ligne ont été augmentés le 1er juin 1913.

Le central de Ganges a été inauguré le 11 novembre 1914, avec 33 abonnés, qui paient $24 par année.

LIGNES DE L'ILE VANCOUVER—*Suite.*

LIGNE TÉLÉPHONIQUE SYDNEY-GANGES.

No.	Station.	Distance intermédiaire. Lignes aériennes.	Câble.	Nom.	Fonction.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Sidney	0	0	B. C. Telephone Co	Agents	25 p.c. commiss	1er juillet 1910	
2	Fulford Harbour	12	$2\frac{1}{2}$	G. M. Blandy	"	25 "	1er " 1910	
3	Ganges	9	0	Melle Hughes	"	25 "	1er " 1910	
		21	$2\frac{1}{2}$					

RIVIÈRE POWFLL À SECTION VANCOUVER.

No.	Station.	Lignes aériennes.	Câble.	Nom.	Fonction.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Powell-River	0		R. H. Wendeborn	Agent	85 00	29 juill. 1914	Vice W. E. Spencer, transféré.
2	Wolfson-Bay	15		Mme John Fay	"	25 p. c. commiss	1er mars 1915	Vice W. Peterson et C. A. Pendleton, démissionnés.
3	Stillwater	3		J. H, Brownrigg	"	25 "	17 mai 1913	
4	Hardy-Island	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	H. R. Nickson	"	25 "	19 fév. 1915	Vice W. W. Wood et H. E. Williams, démissionnés.
5	Nelson-Island	$5\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{4}$	Rod. McKay	Réparateur	85 00	1er nov. 1913	
6	Pender-Harbour	$3\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	Theo. Dames	Agent	25 p. c. commiss	15 juill. 1913	
	" "			E. J. Meyerr	Réparateur	85 00	28 avril 1913	
7	Bargain-Harbour	6		(T. F. Foley)	Agent	25 p.c. commiss	Fermé.	
8	Half Moon-Bay	$11\frac{1}{2}$		Mme C. Lyell	"	25 "	17 mai 1913	Autrefois Welcome Pass.
9	Buccaneer-Bay	6		W. C. Birdsall	"	25 "	19 mars 1915	
10	North-West-Bay	4		C. C. Hunt	"	25 "	15 juil. 1913	
11	Sechelt	6		Thos Snodgrass	" réparateur	85 00	8 sept. 1914	Vice Bradbury, transféré.
	"			H. P. Large	Réparateur	85 00	7 " 1914	Vice Snodgrass, promu.
12	Gibsons-Landing	15		W. W. Winn	Agent	25 p.c. commiss	15 mai 1913	
13	Keats-Islands		1	H. Brown	"	25 "	1er mai 1913	
14	Tunstall-Bay		$3\frac{1}{4}$	R. Davidson	"	25 "	18 " 1913	
15	Bowen Is. (Snug-Cove)	$5\frac{1}{3}$		J. A. Fulton	"	85 00	1er avril 1914	Vice A. M. Falconer, transféré.
16	White-Cliff		2	Atterrissement du câble.				
17	North-Vancouver	$15\frac{1}{2}$		Mme E. C. Williams	Agent	65 00	20 fév. 1914	Vice R. H. Wendeborn, transféré.
	" "			P. T. Cousins	Réparateur	95 00	1er mai 1913	
18	Vancouver	4	1	W. J. Ruth	Gérant	100 00	18 sept. 1914	Vice G. M. Ross, transféré.
	"			Douglas Slocombe	Commis	55 00	24 juin 1913	
	"			Lawrence Bain	Messager	35 00	1er juil. 1914	
	"			John Smith	"	35 00	12 juin 1914	
		$104\frac{1}{2}$	12					

La ligne de l'Ile Hardy a été réparée par l'agent Nickson, qui a été payé pour le temps employé aux réparations seulement.
" Ile Keats " " " Brown " " " "
" Ile Bowen " " " Fulton " " " "

SECTION CAMPBELL RIVER—HARDY BAY

1	Campbell River	0		Jas. Lipscombe	Agent			
2	Rock Bay	27	1	Wm. Struthers	"	25 p. c. commission	25 janv. 1915	
3	Sayward	23		H. Otto Sacht	"	25 p. c. "	27 mars 1915	
4	Beaver Cove	48	1½	L'agent n'est pas encore nommé.				
	"			E. H. Olney	Réparateur	85 00	13 fév. 1915	
5	Alert Bay	10		R. C. Dundas	Agent	10 00	1er fév. 1915	
6	Suquash	13		M. Wearing	"	Gratis	11 août 1914	Bureau gratuit.
7	Fort Rupert	15		H. T. Cadwallader	"	25 p. c. commission	26 mars 1915	
8	Port Hardy	3		L'agent n'est pas encore nommé.				
9	Coal Harbour	13	2	Thos. Sorenson	Agent	25 p. c. commission	20 fév. 1915	
10	Quatsino			O. A. Sherburg	"	25 p. c. "	31 mars 1915	
	"			Thos. Ilstad	Réparateur	25 p. c. "	31 mars 1915	
11	Holberg	22		L'agent n'est pas encore nommé.				
12	San Josef Bay	15		" "				
13	Fisherman Bay	9		" "				
		198	4½					

SECTION VANCOUVER-SQUAMISH (NEWPORT)

	North Vancouver	0		Mm. E. E. Williams	Agent			
1	Eagle Harbour	10		T. R. Nixon	"	Gratis	17 mai 1913	
2	Whenstone Quarry			W. Evison	"	"		
3	Porteau	17		F. D. Wilson	Agent réparateur.	95.00	6 oct. 1913	
4	Britannia Beach	7		E. J. Donahue	Agent	25 p. c. commision.	4 mars 1914	
5	Squamish (Newport)	7½		E. S. Reeve	"	95 00	1er oct. 1913	Autrefois Newport.
		41½						

LIGNE TÉLÉPHONIQUE SYNEY-ILE SYDNEY.

1	Sidney	0		B. C. Telephone Co	Agents	25 p. c. commission	1er juillet 1910	
2	Sidney Island	3	3	S.I. Brick & Tile Co	"	25 p. c. "	1er juin 1912	
		3	3					

EMBRANCHEMENT BAMBARTON WORKS-KEATING.

1	Bamberton Works	1	1	A. H. Anderson	Agent	Gratuit		Raccordé avec le B.C. Telephone Co

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—LIGNES DE L'ILE DE VANCOUVER—*Suite*

LIGNE CHEMAINUS, NUPER-ILE THETIS.

Numéro.	Station.	Distance intermédiaire. Lignes aériennes.	Distance intermédiaire. Câble.	Nom.	Position.	Salaires.	Date de la nomination.	Remarques.
						$ c.		
1	Chemainus	0	0	B.C. Telephone Co	Agents	25 p.c. commission.	1er juin 1912	
2	Nuper (île)		4	Rév. W. Lemmens	Agent	25 p.c. "	1er sept. 1913	
3	Thetis (île)	1		A. W. Bar. Foote.	"		1er mai 1914	Abonnement.
4	Burchalls	1½		A. D. Jansen	"	Gratuit.	1er juin 1912	
5	Overbury	¼		Hoffman & Hunt.	"	Gratuit	1er juin 1912	
6	Heneages	¾		A. Heneage	"		1er oct. 1912	
		3½	4					

LIGNE SAANICHTON—ILE JAMES.

Numéro.	Station.	Lignes aériennes.	Câble.	Nom.	Position.	Salaires.	Date de la nomination.	Remarques.
1	Keatings	0	0	B. C. Telephone Co	Agents	25 p.c. commission.	23 déc. 1913	
2	James Island	3½	1	G. C. Grubb	Agent	Gratuit	7 déc. 1914	
		3½	1					

LIGNE TOFINO—BEAR RIVER.

Numéro.	Station.	Lignes aériennes.	Câble.	Nom.	Position.	Salaires.	Date de la nomination.	Remarques.
1	Tofino	0	0					
2	Mosquito Harbour	10½	0					
3	Kalappa Mines	4		Le câble traverse à cet endroit.				
4	Race Narrows	½	¼					
5	Bear River	10½						
		25½	¼					

PERSONNEL DU BUREAU DU SURINTENDANT DE DISTRICT.

Numéro.	Station.	Lignes aériennes.	Câble.	Nom.	Position.	Salaires.	Date de la nomination.	Remarques.
				Wm. Dee	Sur. de district	120.00	1er sept. 1913	
				A. V. Porter	Contremaître	110.00	1er juin 1911	
				H. Ward		4.00 par jour	1er juin 1912	Maintenant inspecteur temporaire.
				E. Brammer	Commis	100.00	1er sept. 1914	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNE DU YUKON.

Stations.	Distance inter-médiaire.	Emplois.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
Vancouver	....	J. T. Phelan, surintendant	233 33			
		Chs. Belleau, commis	85 00			
		P. R. Quain, commis	125 00			
		E. M. Keays, commis	100 00			
		M. H. Wood, sténographe	60 00			
Ashcroft	....	C. E. Gooding, sur. de district	175 00	....	....	40 p.c. payé par le C.P.R.
		W. B. French, gérant	125 00	....	....	" "
		R. D. Davies, télégr. de jour	85 00	....	....	" "
		W. H. Lawson, télég. de jour.	85 00	....	....	" "
		J. J. Kiely, télégr. de nuit	90 00			
		L. M. Evans, commis	60 00			
		C. Gooding, teneur de livres	60 00			
Doherty's-Ranch	24	Commission	25 %			
Lillooet embranchement—						
Pavilion	21	"	50 % des taux rég.	50 et 3	30 et 2	
Lillooet	22	W. H. Lawson	60 00	"	"	
			40 00			
Lillooet—Pioneer-Mines, embranchement—						
Coronation	....	Commission	....			
Fairhaven	....	"	....			
Mission-Landing	....	"	....			
Seton-Lake	....	"	....			
Tyanghton	....	"	....			
Dunlop	....	Accommodement, bureau d'	....			
Ligne principale—						
Dougherty's *	24	Commission	25 % des taux rég.	25 et 2	25 et 1	
Clinton	10	E. LeBourdais, télégr. et répar.	60 00	"	"	$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage.
59-Mile-House *	12	Commission	25 % des taux rég	"	"	
70 "	11	"	"	"	"	
83 " *	13	"	"	"	"	
100 " *	17	"	"	"	"	
105 " *	5	"	"	"	"	
108 "	3	"	"	"	"	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNE DU YUKON—*Suite.*

Stations.	Distance inter-médiaire.	Emplois.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
115 Mile-House	10	J. Foster, télégr. et réparateur.	95 00	25 et 2	25 et 1	
122 "	7	Bureau à commission		"	"	
134 "	12	"	25 p.c. des taux.	"	"	
141 "	7	"	"	"	"	
150 "	9	J. B. Rutledge, télég. et réparat.	85 00	50 et 3	30 et 2	$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage
158 "	8	A. G. Ruthledge, asst et gérant	30 00			
Embranch. Bella Coola—						
150 Mile-House	0	Voir ligne principale				
Williams-Lake	6	Bureau à commission	25 p. c			
Onward-Ranch	2	"	"			
Borland's	9	"	"			
Four-Mile-Creek	12	"	"			
Bechers	16	"	"			
Hanceville	28	"	"			
Lees	4	"	"			
Alexis-Creek	13	"	"			
Baylifts	19	"	"			
Chilanco-Forks	32	"	"			
Tatla-Lake	32	R. M. Spaulding, télégraphiste.	75 00			
Kluna Kluna	13	R. B. Demorest, télégraphiste	75 00			
Lowneses	31	Bureau à commission	25 p. c			
Marvins	55	"	"			
Moshers	7	E. H. Edwards, réparateur	75 00			
Canoe-Crossing	25	Bureau à commission	25 p. c			
Bella Coola	25	Oscar Landry, télégraphiste	110 00			
Embranch. Horsefly—						
Harpers-Camp	33	H. C Watters, télég. et répar.	70 00	50 et 3	30 et 2	$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage.
Quesnel-Forks	31	Grant Grinder, télég. et réparat.	75 00	"	"	" " "
Hydraulic	25	Bureau à commission	50 p.c. des taux.	"	"	
158 Mile-House *	8	"	25 p.c. des taux.	"	"	
Lynes *	11	"	"	"	"	

Embranch. Horsefly—*Suite.*						
Soda-Creek	9	R. D. Lang, télégr. et reparat.	95 00	50 et 3	30 et 2	
Fackards*	7	Bureau à commission	25 p.c. des taux	"	"	
Roweds	12	"	"	"	"	
Anders*	4	"	"	"	"	
Moffats*	5	"	"	"	"	
Windt's*	4	"	"	"	"	
Yorstons*	3	"	"	"	"	
Shepherds*	7	"	"	"	"	
Quesnel	14	L. LeBourdais, télégraphiste	95 00	"	"	Logement, combustible et éclairage gratis.
		Kate LeBourdais, messager	30 00			
Embranch. Barkerville—						
Lafontaine		Bureau à commission	25 p.c. des taux.			
Lockes*	13	"	"	"		
Cottonwood*	8	"	"	"		
Wing Dam*	10	"	"	"		
Stanley*	14	"	"	"		
Barkerville*	16	J. E. Murphy, télég. et réparat.	75 00	"		Logement, combustible et éclairage gratis.
Blackwater	42	D. Mitchell, télégraphiste	75 00	75 et 5		Provisions fournies.
		W. A. Knowles	70 00			" "
Bobtail-Lake	37	L. R. Seldon, télégraphiste	75 00	75 et 5		" "
Nechacco	32	A. Ferland, télégraphiste	75 00	75 et 5		" "
Fort-Fraser	21	S. G. Laurence	75 00	75 et 5		$1 par jour pour pension.
		H. Worthington, réparateur	70 00			" "
Stella		H. LeDuke, télégraphiste	75 00			
Burns-Lake	55	J. McEverly, télégraphiste	75 00	1 00 et 7		Provisions fournies.
		W. A. Gow, réparateur	70 00			" "
Bulkley-Summit		Bureau à commission				
South-Bulkley	27	W. Mitchell, télégraphiste	75 00	1 00 et 7		" "
		W. N. Clark, réparateur	70 00			" "
Aldermere	52	E. G. Ayliffe, télégraphiste	75 00	1 25 et 10		" "
		Henry Fink, répar., Aldermere.	70 00			
Telkwa	2	J. E. Lima	75 00	1 25 et 10		" "
Smithers		R. Barker	75 00			
Moricetown	28	John Muir, télégraphiste	75 00	1 25 et 10		" "
Hazelton	28	E. R. Cox, gérant local	110 00	1 00 et 7		$1 par jour pour pension.
		J. E. Germain, télégr. de nuit	100 00			" "
		G. W. McKay, télégr. de jour	85 00			" "
		R. O. Fulton, télégr. et commis	85 00			
		R. O'Brien, messager et commis	100 00			
Embranchement Hazelton et Prince-Rupert—		W. Blackstock, réparateur	75 00			
New-Hazelton	4	Ed. Noble, télgr. et réparateur.	75 00	1 00 et 7		$25 par mois pour pension.
Kitwanger	16	E. H. Fagerlund, télég. et rép.	75 00	25 et 10		" "
Bostroms'	14	C. S. Fuller, télégr. et réparat.	75 00	"		" "
Cedarvale	7	Bureau à commission	25 p.c. des taux	"		
McHugh's	3	H. P. Large, télégr. et réparat.	75 00			" "
Lorne-Creek	10	A. J. Morrison, télégr. et répar.	75 00	"		" "
Pacific		S. W. Dobbie, télégraphiste	75 00			

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNE DU YUKON—*Suite.*

Stations.	Distance inter-médiaire.	Emplois.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
			$ c.			
Nicholl—	10	J. C. Overbeck, " "	75 00	125 et 10		$25 par mois pour pension.
Hardscrabble	10	H. S. Cunningham, tél. et rép.	75 00	"		" "
Kitselas	10	C. W. Bingham, tél. et rép	80 00	"		" "
Copper-River	7	Bureau à commission	25 p.c. des taux	1 50 et 10		
Kitsum Kalum	8	M. R. Grimes, télégraphiste	75 00	"		" "
		George Minchin, réparateur	70 00			" "
Terrace		H. B. Birch télégraphiste	75 00			
Embranchement Stewart—						
Rosswood	35	C. D. Garrity, télégraphiste	75 00	1 50 et 10		Provisions fournies.
		G. W. Rogro, réparateur	70 00			" "
Aivaush	32	A. L. Lanter, télégr. et répar.	75 00	2 00 et 15		$30 par mois pour pension.
Alice-Arm	25	P. Burrell, "	75 00	" "		" " "
Amyox	22	R. H. A. Neilsen, "	75 00	" "		" " "
Maple-Bay	15	A. J. Martin, télégraphiste	110 00	" "		
Stewart		W. C. Cameron, réparateur	75 00			
Hazelton & P. R. Br.—						
Graveyard Pt.	8	G. T. Tynes, télégr. et rép.	75 00	1 50 et 10		$25 par mois pour pension.
Hole-in-Wall.	15	C. W. Mitchell, "	75 00	" "		" " "
McLeod's	8	Jas. Adams, réparateur	75 00	" "		" " " (fermé 12 mars 1912).
Telegraph-Point	9	G. L. Daires, télgr. et répér.	75 00	" "		" " "
Port Essington		G. A. Taylor, agent	10 00			
Haysport	16	J. W. Ferguson "	75 00	" "		" " "
Paul-Wickes		Bureau d'accommodement, Paul Wicks, réparateur	80 00	" "		Loyer du téléphone, $2.50 par mois.
North-Pacific*	10	"		" "		" " "
Inverness*	2½	"		" "		" " "
Port-Edward		Accommodement				
Prince-Rupert	13½	F. W. Dowling, gér. de circuit.	175 00	1 00 et 7		
		L. W. Waugh, télégr. de jour	150 00			
		E. L. Young, télégraphiste	110 00			
		H. McMillen, messager	100 00			
		Carl Halverson, messager	40 00			

*Bureaux téléphoniques sur une ligne servant au téléphone et au télégraphe.

Hazelton & P. R. Br.—*Suite.*						
Georgetown*	20	Bureau à commission	25 p.c. des taux	1 50 et 10		
Port-Simpson*	10	H. C. Flewin, agent	30 00	" "		Des téléphones sont aussi installés à l'hôpital de Port-Simpson, à la résidence du Dr. Kergin et au bureau de Georgetown Saw Mill-Co., loyer $2.50 par mois.
Ligne principale—						
Kispiox	16	Hugh Taylor, 25 p.c. commiss.		" "		$30 par mois pour pension.
1ère Cabine		W. W. Perry, télégr	75 00			
2ème Cabine	33	L. D. Maxwell, télégr	75 00	" "		Provisions fournies.
		E. W. Murray, réparateur	70 00			" "
3ème Cabine	25	Jno. Peers, télégraphiste	75 00	" "		" "
		W. A. Larimer, réparateur	70 00			" "
4ème Cabine	20	J. Veale, réparateur	75 00	1 50 et 10		" "
		L. T. Kenney, télégr	70 00			" "
5ème Cabine	20	Frank Dreifte, réparateur	100 00	1 50 et 10		" "
		J. J. Doré, télégraphiste	$3 par jour			" "
6ème Cabine	20	Robert Todd, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		Provisions fournies.
		J. Veale, réparateur	$3 par jour			" "
7ème Cabine	19	W. I. Weekes, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		Carl Jepson, réparateur	$3 par jour			" "
8ème Cabine	19	Robert Todd, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		Paul Pruckner, réparateur	$3 par jour			" "
9ème Cabine	17	J. Chilner, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		L. Mason, réparateur	$3 par jour			" "
Echo Lake	32	G. T. Waring, jr, télégr	100 00	1 50 et 10		" "
		J. Huston, réparateur	$3 par jour			" "
25 Mile-Cabin	25	J. W. Morin, télégraphiste	100 00	1 75 et 10		" "
		D. McDonald, réparateur	$3 par jour			" "
Iskoot	16	W. H. Blake, télégraphiste	100 00	1 75 et 10		" "
		A. L. Wilson, réparateur	$3 par jour			" "
Telegraph-Creek	61	J. Wrathall, télégraphiste	100 00	1 75 et 10		$1 par jour pour pension.
Shesley	45	F. N. Jackson, télégr. et répa.	82 50	1 75 et 10		Provisions fournies
Nahlin	61	J. T. Pilling, télégraphiste	82 50	2 00 et 15		" "
		Andrew Johnson, réparateur	75 00			" "
Nakina	49	Edward Barrett, télégr. et rép.	82 50	2 00 et 15		" "
Atlin	63	A. B. Taylor, gérant local	116 66	2 00 et 15		$60 par mois pour pension
Tagish, T. Y	75	J. D. Laurence, télégraphiste	82 50	2 25 et 15		" "
		A. Dickson, réparateur	75 00			Provisions fournies.
Carcross, T. Y	18	S. E. Chambers, télégr	82 50	2 25 et 15		" "
White Horse, T. Y	65	G. S. Fleming, télégr	210 00	2 50 et 15		$40 par mois pour pension.
		J. B. Watson, télégraphiste	155 00			
		Wm. Blackwell, messager	65 00			
Lower Laberge	59	W. C. Fraser, télégr. et rép	82 50	2 50 et 15		Provisions fournies.
Hootalinqua	30	Jno. Ward, télégr. et rép	82 50	2 50 et 15		" "
Embr. de Livingstone Creek, lig. de télép. seulement—						
Mason's Landing	35	Bureau à commission	25 p.c. des taux	2 50 et 15		
Livingstone-Creek	35	"	"	2 50 et 15		

*Bureaux téléphoniques sur une ligne servant au téléphone et au télégraphe.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Fin.*

LIGNE DU YUKON—*Fin.*

Stations.	Distance inter-médiaire.	Emplois.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire
			$ cts.			
Ligne principale—*Suite.*						
Big Salmon	34	Jas. Withrow, télégraphiste	82 50	2 50 et 15	....	Provisions fournies.
Yukon Crossing	38	R. Young, télégraphiste	82 50	2 75 et 15	....	" "
		H. O. Lakken, réparateur	75 00	....	....	" "
Carmacks	42	H. McMillan, télégraphiste	82 50	2 75 et 15	....	" "
Fort Selkirk	8	R. P. Hall, télégr. et répar	82 50	2 75 et 15	....	" "
Coffee Creek	30	G, C. McDonald, télégraphiste	82 50	2 75 et 15	....	" "
		Angus Morrison, réparateur	75 00	....	....	" "
Stewart River	75	B. DeWitt, télégr. et répar	82 50	2 75 et 15	....	" "
Ogilvie	23	N. P. Hansen, télégr. et rép	82 50	3 00 et 20	....	" "
Dawson	48	Wm. Brownlow, gérant local	150 00	3 00 et 20	....	$100 par mois pour pension.
		Geo. A. McLachlan, télégr	125 00	....	....	" "
		H. W. Butler, caissier	125 00	....	....	" "
		C. A. Couture, contr. de la ligne	125 00	....	....	" "
		J. H. Grant, messager	$3 par jour	....	....	
Forty-Mile	55	W. Lafontaine, télégr. et rép.	82 50	3 25 et 20	....	Provisions fournies.
Frontière internationale	40	Connexion faite ici avec la ligne du gouvern. des Etats-Unis				
Queen Charlotte City	0	W. N. Giegerich, télégraphiste	85 00			
Dead Tree Point	15	J. B. Berry, télégraphiste	10 00			
T1 ell	17	B. A. Burns, réparateur	75 00			
Ports Clements	20	V. F. Dunn, télégraphiste	75 00			
Massett	18	L. A. Graef, télégraphiste	75 00			
	70					
Construction additionnelle	53					

ASHCROFT—WALHACHIN—SAVANOS.

Cache Creek	0	
Semlin	15	
Ligne de ceinture	12	
Walhachim sur la ligne de ceinture	3	
Savanos	10	
	40	

TARIF DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON.

Le tarif ci-haut mentionné pour les points au nord de Quesnel est un tiers de moins que celui adopté en premier lieu, lequel était calculé sur une base générale de 50 cents par cent milles et 25 cents pour chaque cent milles additionnels, la distance comptée d'Ashcroft.

Tarifs exceptionnels.—Hazelton à Ashcroft 1·00 et 7, 1er juin 1910; Prince-Rupert à Ashcroft, 1·00 et 7, 1er novembre 1909.

Le tarif local entre les bureaux au nord de Quesnel est calculé sur la base de 50 cents pour 100 milles et 25 cents pour chaque 100 milles additionnels; et entre les bureaux, au nord d'Atlin, 50 cents par 100 milles.

Messages par câble.—Par câble transatlantique pour les bureaux au nord d'Ashcroft, le tarif est double de celui mentionné pour tous les endroits au nord d'Ashcroft-Barkerville, $3 \times 2 = 6$ cents: Dawson, $20 \times 2 = 40$ cents par mot.

Par câble transpacifique, ajouter 4 cents par mot au tarif régulier: Barkerville, $3 \times 4 = 7$ cents; Dawson, $20 \times 4 = 24$ cents par mot à et de Ashcroft.

Messages de la presse.—Le tarif, sur toute la ligne du Yukon, est de un cent par mot, avec minimum de $1. Excepté, la section Barkerville-Ashcroft (locale) avec minimum de 50 cents.

Le réseau du Yukon est relié à la frontière avec le réseau du service télégraphique des Etats-Unis.

Le réseau du Yukon est relié à Ashcroft avec le télégraphe du Pacifique-Canadien.

Le réseau du Yukon est relié à Blackwater avec la compagnie de Téléphone Fort-George et Alberta.

Le réseau du Yukon est relié à Carcross, avec le télégraphe W. P. et Y. Ry.

Le réseau du Yukon est relié à Quesnel-Forks avec la ligne Quesnel Hydraulic Co. à Hydraulic.

LIGNES TELEGRAPHIQUES DE L'ETAT: *Tarifs.*

TARIF SPÉCIAL.

Messages par câble.—On trouvera dans le tarif du Yukon, ci-haut mentionné, les taux des messages par câble transmis sur la ligne du Yukon.

Ailleurs, le tarif des messages transatlantiques, transmis sur les lignes de l'Etat est le même que celui de dépêches ordinaires, sauf dans le cas où le tarif ordinaire est plus élevé que 25 cents; dans ces cas le taux sur les lignes de l'Etat est de 4 cents par mot, avec prix minimum de 25 cents par dépêche. Par exemple: pour les dépêches de six mots ou moins, le prix est de 25 cents sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépêches de sept mots, le prix est de (7 x 4c.) 28 cents sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépches de 12 mots, le prix est de (12 x 4c.) 48 cents sur les lignes de l'Etat.

Dans tous les cas, le calcul des mots comprend l'adresse et la signature, comme dans le tarif transatlantique.

Messages de la presse.—Le tarif des messages de la presse sur les lignes de l'Etat (excepté la ligne du Yukon)est de 20 cents par 100 mots; il n'est pas reçu de messages pour moins de 20 cents.

TARIF REGULIER.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Lignes du Cap-Breton.

Tarif local entre bureaux.. 25–1*
Tarif direct pour les messages échangés avec le *Western Union Tel.,* au bureau de transfert de Sydney-nord.......................... 15–1

Les dépêches de nuit sont échangées avec la compagnie de télégraphe Western Union pour les bureaux situés sur cette ligne. Tarif, 1 cent par mot avec minimum de 15 cents. Le tarif local de nuit est de 1 cent par mot, avec minimum de 25 cents.

Ligne de Barrington à Cap-Sable—Tarif local 12-1.

Newelton.....................Tarif direct 12-2 de Barrington, bureau W.U.
Phare du Cap-Sable............. " " "

Cette ligne est maintenant sous le contrôle de la compagnie locale de téléphone. Les conditions du bail garantissent que l'ancien tarif donné ci-dessus ne sera pas augmenté.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ligne de Chatham à la Pointe-Escuminac.

Tarif local entre bureaux.. 25–1
Tarif direct, pour les messages échangés avec la compagnie de Tél. G.N.W. au bureau de transfert de Chatham.......................... 15–1

Baie de Fundy.

Ligne de Eastport, Me, à Campobello, Grand-Manan, et les Iles Whitehead—Tarifs locaux entre les bureaux, à Grand-Manan et les Iles Whitehead, 15–1; Grand-Manan et l'Ile Campobello, 25–2; les Iles de Eastport, M. 25–2, W. U. O.

Tarif direct.—Le même que le tarif direct pour les messages échangés avec le Tél. W. U., à Eastport.. 25–2

QUÉBEC.

Ile d'Anticosti.

Tarif local entre les bureaux.. 25–1
Entre les bureaux, sur l'Ile d'Anticosti et Gaspé.......................... 50–2
Entre les bureaux sur l'Ile d'Anticosti et Gaspé sur la côte nord du Saint-Laurent et les lignes de Chicoutimi.......................... 50–2

Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le Tél. G. N. W., à Gaspé.. 50–2

Iles de la Madeleine.

Tarif local entre les bureaux.. 25–1
Entre les bureaux des Iles de la Madeleine et les bureaux des lignes de l'Etat, au Cap-Breton.. 50–2

Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le Tél. W. U., à Sydney-nord. 50–2

Tarif spécial d'hiver pour les lettres échangées avec la malle à la baie Saint-Laurent, ½ cent par mot. (Voir remarque dans le rapport 1906-7, p. 8.)

Ile Saint-Paul.

Entre l'île Saint-Paul et les bureaux du gouvernement au Cap-Breton. . . . 50–2

Tarif direct pour les messages à et de Sydney-nord échangés avec le Tél. W. U., le même que le tarif local. 50–2

Côte nord du Saint-Laurent et Chicoutimi.

Tarifs locaux entre les bureaux, à des distances n'excédant pas 100 milles. . . . 15–1
Entre les bureaux, à des distances au delà de 100 milles. 25–1
Entre les bureaux, sur ces lignes et l'île d'Anticosti, *via* Longue-Pointe. . 50–2

Tarif conjoint entre les bureaux des lignes de l'Etat à l'ouest de Bersimis, et les bureaux de la ligne G. N. W., jusqu'à Québec, inclusivement.

Tarif conjoint entre les bureaux des lignes de l'Etat à l'est de Bersimis inclusivement et les bureaux de la ligne G. N. W., jusqu'à Québec (ligne de l'Etat, 25–1; ligne de la compagnie, 15). 40–2

Le tarif direct pour les bureaux de la ligne de l'Etat, à l'ouest de Bersimis, sera ajouté aux taux de la ligne G. N. W. à partir de Québec. 15–1

Le tarif direct pour les lignes de l'Etat à l'est de Bersimis inclusivement, sera ajouté aux taux de la ligne G. N. W. à partir de Québec. 25–1

REMARQUE.—Les lignes ci-dessus mentionnées se raccordent avec le réseau télégraphique G. N. W., à Chicoutimi, la baie Saint-Paul et la Malbaie; mais la vérification de tous les messages directs, échangés avec la compagnie, se fait à Québec.

Réseau des lignes de la station de quarantaine.

Ligne de Québec via l'Ile d'Orléans et l'Ile-aux-Réaux.

Tarifs locaux entre les bureaux:—

Québec et Grosse-Ile. 25–1
Québec et l'Ile d'Orléans et l'Ile-aux-Réaux. 15–1
Ile d'Orléans et Grosse-Ile. 25–1
Ile-aux-Réaux et Grosse-Ile. 15–1
Sur l'Ile d'Orléans. 15–1

Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le Tél. G. N. W. à Québec.

---

* Lorsque le tarif est mentionné tel que 25-1 ou 25-2, etc., cela signifie que le tarif est de 25 cents pour dix mots et 1 cent ou 2 cents pour chaque mot additionnel.

Réseau téléphonique de l'Ile d'Orléans.

Tarifs locaux entre les bureaux:—

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Sainte-Pétronille et Saint-François et stations intermédiaires	5c.	5–2
Bureau d'échange à Québec, Saint-François et stations intermédiaires	15c.	15–5

Tarif direct de 5 cents pour le gouvernement plus le tarif régulier de la Compagnie Bell pour les endroits au delà de Québec.

Ligne de Beauport—Laval (ligne télégraphique).

Tarif local entre les bureaux:—

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Beauport et Laval et places intermédiares	10c.	10–3
Messages et conversations entre Québec et Laval, et places intermédiaires	15c.	15–5
Tarif direct à être ajouté au taux de la compagnie de téléphone Bell, au delà de Québec	10c.	10–5

REMARQUE.—La compagnie garde les ⅗ des taux pour chaque message.

Le taux des téléphones, à part des bureaux à commission, a été fixé comme suit:

Pour un raccordement à une distance de ½ mille de la station régulière $9 par année.

Pour chaque ½ mille additionnel de la ligne, $4 par année. Les taux réguliers sont chargés en plus sur tous les raccordements de la ligne principale.

Charlesbourg et Moulins de Martineau.

La ligne se raccorde avec la ligne téléphonique Bell à Charlesbourg.

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Tarif local entre les endroits sur la ligne de l'Etat	10c.	10–3
Tarif local entre les endroits sur la ligne de l'Etat et le bureau d'échange à Québec	20c.	20–5
(La compagnie garde 50 p.c.)		
Tarif direct entre les endroits sur la ligne de l'Etat et les bureaux de la Compagnie Bell, auquel il faut ajouter les taux établis de la Cie à partir de Québec	10c.	10–3

District de Timiskaming (Ligne téléphonique).

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Barrage de Kippewa—Timiskaming-nord et points intermédiaires	25–5	25–5

Le tarif est le même pour les messages locaux que pour les messages échangés avec la ligne de raccordement à Timiskaming-nord.

ONTARIO.

Ligne de l'Ile Pelée (téléphone).

Tarif local entre les bureaux:—

	Messages.
Sur la terre ferme, Leamington-Pointe Pelée	15–1
Sur l'île	15–1
Entre l'île et Leamington	25–1
Tarif direct pour les messages échangés avec la ligne Tél. G. N. W. à Leamington	15–1

Cette ligne est mise en activité conjointement avec la compagnie Bell pour le téléphone. Les taux des conversations sont basés sur les tarifs locaux, plus les tarifs réguliers de la compagnie au delà de Leamington. (Tarifs locaux, 15 cents, ou 25 cents pour 3 minutes de conversation, et proportionnellement pour toute conversation durant plus de 3 minutes).

TERRITOIRES DU NORD-OUEST—SASKATCHEWAN ET ALBERTA.

Ligne de Qu'Appelle—Edmonton.

Tarifs locaux entre les bureaux à des distances n'excédant pas 12 milles	15–1
Entre les bureaux déjà raccordés avec les lignes de la compagnie, sauf quand le taux de la compagnie est plus élevé	25–2
Entre les bureaux uniquement situés sur la ligne du gouvernement	35–2

Tarifs directs, pour les messages échangés avec les compagnies qui ont des raccordements, les mêmes que les tarifs locaux ci-dessus mentionnés.

Ligne Edmonton-Athabasca Landing—Rivière-à-la-Paix.

Tarifs locaux entre les bureaux	15–1 à 100–7
Tarif maximum entre les bureaux dans les deux divisions en haut et en bas d'Edmonton	100–7

(Une liste du tarif a été publiée le 1er février 1913.)

Ligne de Moosejaw—Wood-Mountain.

Tarif local entre les bureaux	25–2

Tarif direct, le même.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Lignes de l'Ile Vancouver.

Tarifs locaux, entre les bureaux	25–2
Tarif conjoint, entre les bureaux sur les lignes du gouvernement et les lignes tél. du Pacifique-Canadien sur l'Ile de Vancouver	25–2
Tarifs directs, pour les messages échangés avec la ligne du Pacifique-Canadien, à Nanaïmo, le même que le tarif local	25–2

Ligne de Golden-Windermere (Téléphone).

	Messages.
Tarif local et direct	25–2

Les abonnés du téléphone, à $36 par année, sont exempts des tarifs ci-dessus mentionnés pour les messages.

Ile Salt-Spring, Ile Pender, etc. (Téléphone).

Tarif local—Conversations, 2 minutes.. .. .. 25c.
Chaque minute additionnelle.. .. .. 15c.

Tarif direct—La ligne ci-dessus mentionnée est raccordée avec la compagnie de téléphone C.-B., à la station de Duncan. Les taux de la compagnie sont ajoutés aux tarifs précités pour les messages directs.

Tarif conjoint—Entre les bureaux, situés sur les îles ci-dessus mentionnées, et les bureaux de la ligne du Pacifique-Canadien sur la ligne du gouvernement raccordée avec le tél. Pacifique-Canadien sur l'Ile de Vancouver.. 25–2

Ligne de Kamloops—Vallée Okanagan (Téléphone).

Tarifs locaux et directs, 25 cents à 60 cents, selon les distances entre les bureaux espacés de 100 milles et plus, par longueur de 50 milles:—

Lorsque le tarif des messages est de 25 cents pour 10 mots, 2 cents pour chaque mot additionnel; conversation, 10 cents par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 35 cents pour 10 mots, 3 cents pour chaque mot additionnel; conversation, 15 cents par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 40 cents pour 10 mots, 3 cents pour chaque mot additionnel; conversation, 20 cents par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 50 cents pour 10 mots, 4 cents pour chaque mot additionnel; conversation, 25 cents par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 60 cents pour 10 mots, 4 cents pour chaque mot additionnel; conversation, 30 cents par minute.
Tarif minimum pour les messages, 25 cents; pour les conversations, 15 cents.
(Une liste des tarifs a été publiée le 1er janvier 1912).

ANNEXES

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

RAPPORT ANNUEL POUR 1914-15.

(1) Lignes du Cap-Breton.
(2) Lignes de la Baie de Fundy.
(3) Lignes des îles de la Madeleine.
(4) Ligne de l'Ile d'Anticosti.
(5) Côte nord du Saint-Laurent et Chicoutimi.
(6) Réseau télégraphique de la quarantaine.
(7) Réseau télégraphique de l'Ile Pelée.
(8) Lignes du Nord-Ouest.
(9) (Inspecteur) Nord-Ouest.
(10) Lignes de la Colombie-Britannique.
(11) Lignes de Kamloops-Penticton.
(12) Télégraphes du Yukon.
(13) Vaisseau-câble *Tyrian*.

RAPPORT N° 1.—CAP-BRETON.

Bureau du surintendant de district,
Saint-Jean, N.-B., le 25 juin 1915.

M. D. H. Keely,
Surintendant général,
Service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur les lignes télégraphiques de l'Etat dans le Cap-Breton, N.-E., pour l'exercice terminé le 31 mars 1915:

CONDITIONS GENERALES.

Malgré les perturbations économiques causées par la guerre, les affaires en général ont été assez bonnes; on constate même une légère augmentation sur le résultat de l'année dernière.

L'hiver ayant été très favorable et les réparateurs généraux ayant soigneusement inspecté toutes les sections, on n'a pas eu à souffrir d'interruptions importantes, et les lignes n'ont souffert aucun dommage du verglas ou du vent.

Pour se conformer aux instructions reçues en septembre 1912, on a peinturé et réparé la station du câble et la résidence du gérant, qui sont maintenant en bon état. C'est la première dépense que nous ayions été obligés de faire depuis que la station a été construite il y a neuf ans. L'appareil de chauffage, qui ne donnait pas satisfaction, a été réparé et on a installé un radiateur additionnel.

Le 25 octobre, nous eûmes à déplorer la mort de James G. Dunlop, réparateur général à Baddeck, qui mourut après une maladie de quelques heures seulement.

La compagnie de télégraphe *Western Union* ayant construit une nouvelle station pour le câble à North-Sydney, il a fallu prolonger les quatre lignes du gouvernement de la distance qui sépare l'ancienne de la nouvelle station. Ce travail fut fait sous la surveillance immédiate du surintendant Wetmore, de la compagnie *Western Union,* et du réparateur général Joseph Logue; ce prolongement de la ligne a été fait avec des fils de cuivre.

Le 28 janvier, un incendie détruisit la résidence de Mme J. D. Morrison, agent et télégraphiste à Saint-Esprit, et tous les appareils furent détruits. On trouva des quartiers temporaires et le bureau fut réouvert le 28 février.

Au cours de l'année, on a permis à la compagnie mutuelle de téléphone d'Alder Point d'utiliser cinquante-cinq poteaux de la ligne du gouvernement, entre Petit-Bras-d'Or et Florence.

CONSTRUCTION.

En mars, l'autorisation fut donnée de construire un prolongement de la ligne téléphonique de Loch Ban à Inverness. Cet ouvrage fut fait par le réparateur général P. A. Doyle; les poteaux étaient déjà plantés et il ne restait qu'à poser les fils sur une distance de 4 milles. Ce prolongement établit une connexion directe entre Inverness et toutes les stations de téléphone des comtés d'Inverness et Victoria.

En décembre on a commencé la construction d'une nouvelle ligne, reliant Brooks Village et Glendale, une distance de 32 milles, en passant par Mull River, Glencoe Mills, Upper Glencoe et River Denys. Ce travail a été fait sous la surveillance du

réparateur général J. F. McMillan, de Port-Hastings et a été terminé au commencement de février. Cette ligne sera employée pour le téléphone.

NOUVEAUX BUREAUX DE TÉLÉGRAPHE.

Framboise, N.-E., sur la section Hawkesbury-St. Peters, a été ouvert le 1er décembre; l'agent et télégraphiste est Kenneth J. Strachan; sa rémunération est de 25 pour 100 des recettes du gouvernement, avec garantie que ce ne sera pas moins de $50 par année.

McAdams Lake, N.-E., sur la section de Sydney-Nord, ouvert le 17 août; Angus McInnis, agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement et garantie d'au moins $50 par année.

Salmon River, N.-E., sur la section de Louisbourg; ouvert le 10 septembre; Colin McDonald, agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement et garantie d'au moins $50 par année.

Skye Glen, N.-E., sur la section de Port-Hastings, ouvert le 16 septembre; Mme James H. Austin, agent et télégraphiste; avec une commission de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement, sans garantie.

West Ingonish, N.-E., sur la section de Baddeck, ouvert le 18 septembre, J. P. Nunn, agent et télégraphiste, avec une commission de 25 pour 100 des tarifs du gouvernement, sans garantie.

NOUVELLES STATIONS TÉLÉPHONIQUES.

Au cours des mois d'août et de septembre, les bureaux suivants ont été ouverts, sous la direction des réparateurs généraux Logue, de North-Sydney et Dunlop, de Baddeck:

Nyanza.
Côté ouest de Middle-River.
Upper Middle-River.
Côté nord, Little-Narrows.
Côté sud, Little-Narrows.
Pont Washabuck.
Washabuck-Centre.
Ile-Christmas.
Beaver-Cove.
Shenecadie.

SUCCURSALES DE STATIONS TÉLÉPHONIQUES.

En septembre, une succursale de la station de Kenloch fut ouverte dans la résidence de R. G. Gunn, M.D., de Kenloch; les affaires transigées à cette succursale doivent être contrôlées par la station de Kenloch, et un montant annuel de $9 doit être payé pour la connexion.

Une succursale semblable fut ouverte dans les bureaux de la *Barytis Compány* (près de Scottsville) avec une charge annuelle de $11.

BUREAUX RÉOUVERTS.

Capsticks, N.-E., qui avait été fermé le 25 octobre 1913, a été réouvert le 5 novembre 1914, avec M. J. W. Capsticks comme agent. Cet agent fut ensuite remplacé, le 23 février, par William Capsticks.

BUREAUX FERMÉS.

Grand-Narrows, N.-E., l'ancien agent et télégraphiste, John C. McNeil, démissionna le 31 janvier. Le nouvel agent n'ayant pu se qualifier, le bureau fut fermé à la fin de l'exercice financier.

CHANGEMENT D'AGENTS.

Baie Saint-Laurent, N.-E.—Jos. R. McNeil, gérant, et Norman McDonald, assistant, remplaçant Vilbon Thériault et Mme V. Thériault.

Fourchu, N.-E.—Mlle Lena McDonald, qui était temporairement en charge de ce bureau, se noya accidentellement le 18 décembre, et Margaret C. McLean, qui avait été agent autrefois, a consenti à remplir la position en attendant une nouvelle nomination.

Eskasoni, N.-E.—Mlle Sadie McMillan, agent et télégraphiste, démissionna le 28 février. On ne l'avait pas encore remplacée à la fin de l'année.

Brooks-Village, N.-E.—Mlle Estelle Jamieson, agent et télégraphiste, ayant démissionné le 30 novembre, on a nommé Leo Jamieson pour la remplacer.

North-River-Bridge, N.-E.—N. J. Morrison, agent et télégraphiste, mourut le 8 mai et fut remplacé par D. J. Morrison.

AUGMENTATIONS DE SALAIRES.

Baddeck.—J. G. Dunlop, réparateur général, a reçu une augmentation de salaire de $15 par mois, ce qui a porté son salaire à $60 par mois. Cette augmentation de salaire lui a été accordée pour l'entretien des circuits téléphoniques.

L'Ardoise, N.-E.—On a augmenté de $50 à $100 par année le salaire de Mlle M. E. Sampson, agent et télégraphiste, à partir du 1er juillet, à cause de l'augmentation des affaires.

RÉPARATEURS.

John McLeod, de Leitches-Creek, a été nommé réparateur pour la section Leitches-Creek–Steel's-Crossing, à partir du 15 janvier avec un salaire de $50 par année.

John T. Tobin, domicilié au pont du Petit-Bras-d'Or, réparateur pour la section Alder-Point–Petit-Bras-d'Or, recevant un salaire de $50 par année, a démissionné le 1er juin, mais à la fin de l'exercice financier on ne lui avait pas encore nommé de remplaçant. Dans l'intervalle l'ancien réparateur a consenti à faire l'ouvrage nécessaire.

Norman Ritchie a été nommé réparateur de la section Englishtown–Grand-Bras-d'Or, avec un salaire de $60 par année, le 1er juin, en remplacement de Malcolm Campbell, qui avait démissionné le 1er avril.

Wm. McLean, de Boularderie-Centre, a été nommé, le 1er mai, réparateur de la section Grand-Bras-d'Or et Upper-Kempt-Head, avec un salaire de $50 par année.

Le 28 octobre, Graham Dunlop, de Baddeck, a été nommé réparateur général de la ligne de ceinture d'Englishtown et de la section Grand-Bras-d'Or et Meat-Cove, avec un salaire de $60 par année.

RÉPARATIONS GÉNÉRALES.

Section Saint-Pierre.—Le réparateur général Murdoch McRae a planté 1,894 nouveaux poteaux entre le lac Gabarus et le chemin Kempt, en remplacement des vieux poteaux qui étaient pourris. Ce travail comprenant aussi le déboisage de la ligne et la tension des fils, etc., fut fait pendant les mois d'août, de septembre et d'octobre. On fit un examen soigneux du reste de la section; les poteaux furent replantés aux endroits où la chose était nécessaire et la ligne fut mise en bon état pour l'hiver.

Section de Louisbourg.—En plus des réparations ordinaires, il a fallu remplacer 271 poteaux et en replanter 338; les lignes furent aussi déboisées.

Une ligne de ceinture a aussi été construite sur la rivière Salmon, et on y a ouvert un nouveau bureau.

Section Port-Hastings.—Des réparations générales furent commencées au mois d'août et toute la ligne d'Inverness à l'île Outer fut remise à neuf. Ces poteaux furent redressés et replantés, les connexions furent solidifiées et la ligne fut complètement déboisée. La section Strathorne-Whycocomagh fut aussi réparée de la même manière.

Section de Baddeck.—En attendant la nomination d'un successeur à M. J. G. Dunlop, qui était mort subitement, M. J. D. McAulay, réparateur à Englishtown, a entretenu la section de Grand-Bras-d'Or et Meat-Cove. On a porté plus d'attention à l'extrémité sud de la ligne de la rive nord, vu qu'on se propose de renouveler les poteaux de la ligne de la rive nord à Meat-Cove, au cours de la prochaine saison. Quand M. Graham Dunlop eut été nommé réparateur général, il fit un voyage d'inspection et la ligne fut remise en bon état.

Section d'Inverness.—La section d'Inverness à Meat-Cove fut soigneusement inspectée et les poteaux furent replantés ou redressés.

Les lignes de téléphone furent déboisées et l'ouvrage nécessaire fut fait pour les maintenir en bon état.

On se propose de renouveler, au cours de la prochaine saison, les poteaux de la ligne entre Cap-Rouge et le havre de l'Est, ainsi qu'entre Margaree-Forks et South-West-Margaree; ces lignes étaient en mauvais état.

Section North-Sydney.—Après avoir fait un travail considérable dans les environs de North-Sydney, le réparateur général Logue a inspecté la ligne de Boularderie et la ligne principale de Grand-Bras-d'Or et a fait les réparations ordinaires, du déboisage, etc. La ligne de Boularderie étant très vieille, il fallut remplacer environ 800 poteaux, afin de la mettre en état de résister aux rigueurs de l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. C. DAWSON,
Surintendant.

RAPPORT N° 2.—BAIE DE FUNDY.

FLAGGS-COVE, GRAND-MANAN, N.-B., 29 mai 1915.

D. H. KEELY, écr.,
Surintendant des télégraphes du gouvernement,
Ottawa, Canada.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les lignes de télégraphe et de téléphone du gouvernement dans le district de la baie de Fundy, pour l'exercice financier du 1er avril 1914 au 31 mars 1915.

Il n'y a eu que de rares interruptions au cours de l'année. La ligne télégraphique de Flagg's-Cove, à Seal-Cove est en bon état; deux ou trois arbres renversés sur la ligne pendant des tempêtes furent les seules causes de troubles; les bureaux et l'équipement sont en bon état.

Le câble téléphonique de Grand-Harbour à White-Head, se rompit sur le rivage à White-Head, au cours d'une tempête, en février 1915; avec l'aide de deux hommes je réparai cette brisure et la ligne a fonctionné parfaitement depuis. En juin 1914, le réparateur Gilmore a terminé la construction de l'embranchement de Woodwards-Cove, qui relie l'île Duck et les bureaux de Nantucket avec la ligne de White-Head; le fil pour la construction de cette ligne me fut envoyé par le ministère et les poteaux furent laissés ici par M. Macdonald, du *Tyrian,* lors de sa dernière visite il y a un an. Nous avons encore 75 poteaux qui seront employés quand on en aura besoin.

La ligne de Southwest-Head-Seal-Cove et l'embranchement de Gannet-Rock ont donné satisfaction toute l'année; un feu de brousse détruisit, en avril 1915, trois ou quatre poteaux à Southern-Head, mais je les fis remplacer et les communications ne furent pas interrompues. La ligne fonctionne très bien à l'heure actuelle.

Je suis content de pouvoir mentionner que le câble de Flaggs-Cove-Easport, a résisté aux tempêtes de l'hiver, et il n'y a pas eu d'interruptions au cours de l'année, si l'on excepte une rupture de la ligne aérienne, sur l'île Campobello; cette rupture fut causée par des arbres qui tombèrent sur les fils. Dans le mois d'octobre, je me rendis à Eastport pour réparer un instrument téléphonique brisé, dans le bureau de la *Western Union,* et pour aider le réparateur Parker à poser le câble à Dunn's-Beach, en y ajoutant un bout de câble laissé par M. MacDonald, afin de pouvoir établir la connexion avec la nouvelle hutte pour les câbles, que M. Parker avait fini de construire. Toute cette ligne est maintenant en bon état, à l'exception d'un des instruments, dans le bureau de la *Western Union.* Cet instrument a tombé plusieurs fois sur le plancher et il faudra le remplacer.

Vous trouverez ci-joint un état des bureaux revisé et mis à jour.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. R. PARKER,

Surintendant de district.

RAPPORT N° 3—ILES DE LA MADELEINE.

GRINDSTONE, ILES DE LA MADELEINE, P.Q., 25 mai 1915.

M. D. H. KEELEY,

Surintendant général des lignes télégraphiques du gouvernement,

Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915, en réponse au message par le télégraphe sans fil, reçu il y a quelque temps.

Du 4 avril 1914 au 24 juillet, le câble de l'île Byron a été brisé. La cause de cette rupture du câble est probablement due à l'amoncellement considérable des glaces sur le rivage pendant la dernière saison, ces glaces ayant entraîné le câble pendant la débâcle. M. A. B. McDonald a fait les réparations requises, le 24 juillet, et depuis cette date ce câble est resté en parfait état.

Du 25 avril au 5 mai, le câble de l'île d'Entrée a été brisé, les réparations nécessaires ont été faites par Wm Renaud, notre réparateur des lignes télégraphiques. La rupture du câble a eu lieu au havre d'Amherst, et le désordre de la ligne à cet endroit a été causé par les grandes marées, ballottant le câble, et par les tempêtes de vent, la neige fondue, etc., auxquelles la ligne a été exposée pendant l'hiver. Cependant, je suis

heureux de vous informer que le câble fonctionne d'une manière très satisfaisante depuis que la ligne a été réparée.

Le 24 mai, il s'est fait une rupture dans le câble de Meat-Cove; elle a été réparée le 16 juillet. Le 24 décembre, le câble s'est brisé une seconde fois; et à l'exception du télégraphe sans fil, aucun message n'a été reçu de Meat-Cove, c'est-à-dire de la terre ferme. Comme on peut le constater, le câble de Meat-Cove a été interrompu pendant la majeure partie de l'année dernière; et c'est un fait avéré que ce câble s'est brisé très souvent pendant les dernières années et plusieurs pendant la présente année. Bien que le câble de Meat-Cove ait rendu des services considérables autrefois, il est reconnu qu'il devient moins important.

La compagnie Marconi, établie ici à Grindstone, a eu en main tout le trafic commercial depuis le 28 décembre; et en tout temps la majeure partie des messages sont expédiés par cette compagnie. Les gens se dérangent même pour se rendre à la station Marconi, et les personnes, qui ne peuvent y aller, envoient leurs messages par la poste, et demandent au télégraphiste de la station sans fil de leur faire parvenir la réponse de la même manière. Pourquoi la chose se fait-elle ainsi? C'est facile à comprendre, si l'on considère que le système actuel du téléphone n'est pas secret pour les hommes d'affaires.

Le câble de Meat-Cove, même lorsqu'il est en bon état, n'est pas très occupé, comme je l'ai dit plus haut, parce que l'on donne la préférence à la compagnie Marconi. Une autre raison aussi expliquant le peu de trafic par le câble c'est que la compagnie Marconi donne un service très attentif et sûr, ayant une connexion presque permanente, et expédiant par la poste à Pictou, des dépêches de nuit à un taux peu dispendieux; tandis que les messages par Meat-Cove n'ont pas cet avantage de rapidité; c'est de cette manière que la compagnie Marconi s'accapare le trafic de l'île.

Si un câble était posé jusqu'à Souris, I.P.-E., qui est moins éloigné que Meat-Cove, les îles de la Madeleine y trouveraient certainement un grand avantage. Notre bateau de la malle fait escale à Souris pour le fret et les passagers, et d'autres vaisseaux y transportent et ramènent aussi leurs cargaisons. Réellement, presque tout le commerce des îles prend cette direction; c'est pourquoi nous éprouvons de grands inconvénients d'être privés d'une communication directe avec l'Ile-du-Prince-Edouard. La population de Souris en retirerait également un grand profit pour l'expédition de leurs produits, etc., par notre bateau de la malle. Il est bien certain que les dépenses seraient moins fortes, si le câble était transféré de Meat-Cove à ce côté-ci,

Notre ligne télégraphique aérienne couvre une distance d'environ 83 milles, elle se rend pratiquement dans les principales places des îles; elle a été maintenue en bon état pendant la dernière saison, bien que M. Binet, pour cause de maladie, n'ait pu y donner l'attention qu'il aurait désiré apporter. Je regrette de vous informer que ce monsieur est encore malade au lit. Les réparateurs ont été très assidus à leur ouvrage, et il y a eu peu d'interruptions sur notre ligne, et aucune, je puis dire, ne mérite d'être mentionnée.

Le 2 septembre, la télégraphiste du Cap-Verde, Mme A. Poirier, est morte subitement; elle était une employée exemplaire. Le bureau a été transporté, le 5 octobre, chez Julien Richard, le télégraphiste qui l'a remplacée; sa résidence se trouve à environ une centaine de verges de la maison de feu Mme Poirier.

Le 11 septembre, une ligne a été fixée sur nos poteaux, à partir de la résidence de M. J. Ballantyne jusqu'à mon bureau, soit une distance d'environ ¼ de mille; cette ligne d'embranchement est mise en opération au moyen d'un commutateur. Il se fait actuellement plusieurs demandes pour des boîtes de téléphone; ces boîtes pourraient être mises en opération d'une manière analogue. Nul autre bureau n'a été ouvert à part de celui que j'ai ci-dessus mentionné.

J'ai l'honneur d'être,
Votre dévoué serviteur,

(Signé) A. LeBOURDAIS.

RAPPORT N° 4—ILE D'ANTICOSTI.

POINTE-OUEST D'ANTICOSTI, 1er avril 1915.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général des lignes télégraphiques du gouvernement,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les lignes télégraphiques du gouvernement pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Le nombre de milles de la ligne est le même que celui de l'année dernière, et les ouvrages de réparation sont comme de coutume nombreux et difficiles.

Le 17 novembre, la communication par le câble de la côte nord s'est trouvée interrompue, et j'ai envoyé le réparateur avec un assistant pour inspecter la ligne aérienne et le bout du câble à son point d'atterrissement; n'ayant pu découvrir l'endroit de la rupture j'ai notifié le ministère, le 19 novembre.

Bien qu'il y ait eu plusieurs interruptions sur notre ligne aérienne, causées par les tempêtes, spécialement entre la pointe Sud-Ouest et la pointe Heath, je suis heureux de vous informer que la ligne a bien fonctionné pendant tout le cours de l'année. Les interruptions ont été de peu de durée, sauf dans une seule occasion où l'interruption a durée douze jours parce que les réparateurs étaient incapables de traverser les rivières couvertes d'une glace très mince et parce que la mer était trop orageuse.

La station de Fox-Bay est encore reliée à la pointe Heath par le téléphone.

Nos stations de télégraphe sont les mêmes que celles de l'année dernière, c'est-à-dire au nombre de huit.

Notre agent, à Ellis-Bay, M. Jos. Duguay, qui recevait une commission de 25 pour 100, a été mis, sur sa demande, à un salaire fixe de $50 par mois, à compter du 1er août 1914.

Les recettes de la ligne pendant l'année, y compris le mois de mars, se sont montées à $2,317.73. Le bureau de Ellis-Bay a perçu $2,078.84 de ce montant.

Depuis décembre dernier, le trafic de la ligne a peu rapporté, à cause du manque d'ouvrage; les résultats de la guerre sur les affaires se font sentir jusqu'ici. Je m'attends à ce qu'elles deviennent meilleures à l'ouverture de la navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALF. MALOUIN,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 5.—LIGNES DE TELEPHONE SUR LA COTE NORD DU FLEUVE SAINT-LAURENT, DISTRICT DE CHICOUTIMI ET COMTE DE QUEBEC.

CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT, EN GÉNÉRAL.

Le trafic sur tout le réseau téléphonique de la Côte-Nord a été, cette année, très satisfaisant; les affaires ont été beaucoup plus considérables que l'année précédente, spécialement pendant les mois d'été, alors que la ligne principale a été parfois employée à son maximum de capacité.

Les différentes lignes ont été entretenues en bon état par les réparateurs, et les interruptions ont été peu nombreuses et courtes.

PARTIE OUEST DE LA CÔTE NORD ET DISTRICT DE CHICOUTIMI.

Les réparateurs ont fait les travaux usuels d'entretien dans leurs sections respectives, et les fils en général ont été maintenus dans un bon état d'opération.

Sur la ligne Chicoutimi-Peribonka, on a continué la pose des poteaux; 379 poteaux neufs en cèdre ont été plantés. Sur la partie à l'ouest de Bersimis on a fait un travail analogue; quelques travaux supplémentaires ont été exécutés sur la section de la Baie Sainte-Catherine.

CHANGEMENTS.

Avril.—F. L. Bouchard a remplacé, à la Petite rivière Saint-François, A. Tremblay qui a démissionné.

Mai.—Mlle Bergeron, décédée, a été remplacée au Cap-à-l'Aigle par A. Lapointe.

Août.—Phydime Lavoie, agent, a remplacé A. E. Gagnon qui a démissionné.

Octobre.—L'agent du Cap-à-l'Aigle a démissionné.

Novembre.—S. Lavoie a remplacé le télégraphiste Dubé à Chicoutimi, ce dernier s'étant enrôlé dans le corps expéditionnaire pour la guerre.

LIGNES DE TÉLÉPHONE, COMTÉ DE QUÉBEC.

La ligne téléphonique de Laval et les lignes de Charlesbourg et de Martineau-Mills ont été placées ensemble sous le titre ci-dessus mentionné. On a prolongé ces lignes et installé plusieurs instruments nouveaux.

A cause du grand nombre d'instruments dans le circuit il est devenu nécessaire de diviser la ligne en plusieurs circuits avec une station centrale à la Rivière-Jaune, sous la charge de Mme A. Michaud.

RAPPORT N° 6.—LIGNES DE LA QUARANTAINE.

SAINT-JEAN, I.O., 1er avril 1915.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Les deux câbles, entre Saint-François et l'Ile-aux-Reaux, qui avaient été brisés par la glace, le 13 décembre 1913, ont été réparés en mai 1915; ces câbles avaient été bien endommagés, ils étaient coupés à quatre endroits.

Le câble de la Grosse-Ile et de l'Ile-aux-Grues, que la glace avait brisé le 14 janvier, fut réparé en mai 1914. Ce câble avait été coupé à quatre places, et une longueur d'un nœud avait été emportée.

Le câble entre l'Ile-aux-Grues et Montmagny, que l'on a levé en novembre 1913, a été replacé le 12 mai 1914. Ce câble fut endommagé par un vaisseau inconnu, près de Montmagny, le 10 octobre 1914. Il fut réparé le 15 octobre.

Le 20 novembre 1914, nous avions préparé un remorqueur et des bateaux pour lever le câble entre l'Ile-aux-Grues et Montmagny, mais la chose fut rendue impossible par le mauvais temps et la formation rapide des glaces. Ce câble a été brisé le 22 novembre.

Les lignes de téléphone et de télégraphe sur l'Ile-d'Orléans, l'Ile-aux-Reaux et la Grosse-Ile ont été sérieusement endommagées par une tempête de neige et de pluie, les 24 et 25 février. Sur l'Ile-d'Orléans, 175 poteaux ont été brisés, les fils de cuivre furent ensevelis dans la neige et la glace.

Le circuit du réseau téléphonique, à Sainte-Famille, a été temporairement restauré, le 8 mars, et finalement réparé le 31 mars.

On a mis à ma disposition pour surveiller le câble un bateau de 18 pieds, construit par M. Filion, de Saint-Laurent; j'en suis très satisfait.

Depuis mon dernier rapport, il n'y a eu aucuns changements dans le personnel ou l'équipement sous mon contrôle.

Je demeure,

Votre obéissant serviteur,

J. P. POULIOT,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 7.—LIGNES D'ONTARIO.

LEAMINGTON, ONT., 5 avril 1915.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général des lignes télégraphiques du gouvernement,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du réseau téléphonique de l'Ile-Pelée, depuis le 1er avril 1914 au 31 mars 1915:—

1. *Câble.*—En mai dernier nous avons complètement réparé le câble qui avait été sérieusement endommagé pendant la tempête du 9 novembre 1913. Dans un rapport précédent je vous avais informé qu'il avait été impossible de faire alors ces réparations à cause du mauvais temps et le manque de bons matériaux. Après avoir reçu du ministère un câble neuf d'un nœud de longueur, nous avons levé le câble sur une distance de six milles afin de réparer les parties défectueuses ou endommagées, et le câble neuf fut placé au point le plus éloigné de la terre ferme, immédiatement au nord du chenal des vaisseaux. Le câble ainsi réparé donna pleine satisfaction jusqu'à la première semaine de décembre, alors qu'il se fit une rupture; mais la compagnie de téléphone Bell, qui contrôle la connexion du câble sur la rive de la terre ferme ne nous informa point de cette interruption. La première nouvelle que j'en eus me fut communiquée par M. James E. Quick, réparateur à l'Ile-Pelée, dans une lettre en date du 7 décembre. Je me rendis immédiatement au lieu d'atterrissement à terre ferme et trouvai le câble sérieusement endommagé. Le 8 décembre, j'ai averti le ministère par une dépêche télégraphique, et le Dr Park par le téléphone. Le Dr Park envoya le capitaine McQueen avec son bateau; et dans l'après-midi du 11, malgré le froid et le mauvais temps, nous avons levé le câble à deux milles au sud du rivage et placé une bouée. Comme, après cette date jusqu'au 17 décembre, le lac a été couvert de glace et la tempérture très défavorable, il a été impossible de faire d'autres examens ou réparations, et l'ouvrage a été abandonné pour l'hiver.

2. La ligne de la Pointe-Pelée est en bon état, sauf quelques vieux poteaux qu'il faudra remplacer par des neufs pendant la présente saison. Il sera aussi nécessaire de renouveler des blocs latéraux et des isolateurs. J'ai en main la quantité de matériaux voulue pour faire cet ouvrage, y compris les poteaux.

Nous devrons changer nos fils à la traverse du chemin de fer électrique, au sud du bureau de Leamington. Les fils croisent au-dessus de la ligne électrique, il faudra les faire passer dans un tube ou tuyau de fer sous la ligne du chemin de fer afin d'éviter des accidents. Pendant une forte tempête de neige mouillée, en janvier dernier, un de nos fils s'est rompu, et en tombant sur le fil de trolley, la partie est du chemin électrique s'est trouvée paralysée pendant la nuit jusqu'à ce que ce fil brisé fut remis en place.

J'inclus la liste des bureaux et des agents, ainsi qu'un sommaire des messages transmis du 1er avril 1914 au 31 mars 1915.

Bien respectueusement,

JOHN McR. SELKIRK,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 8.—LIGNES DU NORD-OUEST.

EDMONTON, ALBERTA, 14 avril 1915.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je vous soumets, ci-inclus, mon rapport annuel sur les lignes télégraphiques du Nord-Ouest, concernant les conditions, les réparations, la construction des lignes et les changements du personnel jusqu'au 31 mars 1915.

GÉNÉRALEMENT.

Pendant le cours de l'année passée, les lignes ont été en bon état de fonctionnement, sauf dans une occasion, au commencement de juillet, où la ligne entre Sawridge et Grouard a été interrompue. Ce dérangement a été causé par les pluies continuelles et abondantes dans le district du nord pendant le printemps et de bonne heure l'été. Le lac du Petit-Esclave grossi par ces pluies a inondé une partie de notre ligne. Les réparateurs se sont rendus promptement sur les lieux et ont réparé la ligne le plus vite possible. Pendant cette interruption, les messages étaient expédiés par un bateau entre Sawridge et Grouard afin de diminuer le retard. Pour obvier à la répétition de ces dommages par inondation, on a transporté quelques milles de la ligne sur un terrain plus élevé. Grâce à la surveillance et la diligence des employés, on n'a pratiquement rien souffert des feux de prairie et des bois. Pendant le cours de l'année, la construction s'est continuée sur les lignes Athabaska–Fort-McMurray, Athabaska–lac La-Biche, lac Saskatoon–Hudson-Hope et Battleford–Ile-la-Crosse. Entre Qu'Appelle et Edmonton, quelques milles de ligne ont été transportés des champs au chemin public. On a érigé une maison pour bureau à Mirror-Landing. Un nouveau hangar à emmagasinage, avec clôture autour, a été construit à Battleford. Les détails de ces ouvrages sont donnés plus loin. Des montants ont été votés pour des édifices avec bureaux, à Dunvegan, Grand-Prairie City et au lac Saskatoon, mais comme on n'a pu se procurer les emplacements requis, ces constructions ont été remises à une autre année. Les recettes de l'année 1913-14 indiquent une augmentation d'environ 40 pour 100 sur celles de l'année précédente. Le revenu pendant l'exercice 1914-15 a diminué de $1,499.27 et la diminution des messages a été de 19,099. Pendant le mois de mars, les affaires ont augmenté et l'on a lieu de croire que ce gain se continuera dorénavant.

CONSTRUCTION.

Ligne Athabaska Fort-McMurray.—Le rapport de l'année dernière démontre que cette ligne sera érigée jusqu'à Duncan-Creek, à 57 milles d'Athabaska. Un montant de $45,000 a été autorisé et la construction de cette ligne a été mise sous le contrôle du contremaître E. D. Currier, qui, à la fin de septembre, a été remplacé par le contremaître A. Parry. Le 20 août 1914 on a ouvert un bureau à la rivière Calling, à 39 milles d'Athabaska. Le 1er octobre 1914, on a aussi installé un bureau à Pélican, qui est à 61 milles de la rivière Calling. Le 1er décembre, un bureau a été ouvert à House-River, à 45 milles de Pélican. La ligne a été complétée jusqu'au Fort-Murray, à 90 milles de House-River, et on y a installé un bureau, le 25 mars 1915; le tout formant un total de 188 milles, construit pendant l'année. Les dépenses totales pour l'année ont été de $31,359.83. Cette partie de la ligne, entre House-River et Fort McMurray, passe presque partout dans un terrain marécageux. Comme on l'a construit en hiver, il a été nécessaire d'ajouter un grand nombre d'étais aux poteaux; cet ouvrage additionnel a coûté la somme de $800, qui a été prise sur la partie non dépensée du montant voté.

Ligne Battleford-Ile La-Crosse.—Cette ligne a été construite jusqu'au lac Green pendant l'exercice de 1913-14. Sa construction a été faite sur une longueur de 40 milles, pendant l'année, sous le contrôle du contremaître McCartney. On a dû arrêter les travaux parce que les entrepreneurs n'avaient pas une quantité suffisante de poteaux pour continuer la ligne. A partir de cet endroit jusqu'à l'île La-Crosse, il y a environ 70 milles de distance. Les poteaux et les matériaux sont actuellement sur les lieux et l'on continuera la ligne aussitôt que l'argent sera disponible. Pendant l'année, les dépenses ont été de $5,731.95.

Ligne Athabaska-La-Biche.—Il a été voté un montant de $11,200 pour cette ligne. Sa construction a été commencée au mois d'août sous la surveillance de M. A. Parry et en dernier lieu sous le contrôle du contremaître A. Cass. On a complété cette ligne jusqu'à Plamondville, à 58 milles d'Athabaska. Un bureau a été installé en cet endroit le 16 novembre. On a acheté et fait livrer des poteaux, ainsi que les matériaux nécessaires pour une autre distance de 12 milles afin de se rendre à la mission de l'église catholique romaine; et l'on continuera les travaux de construction jusqu'à l'épuisement du montant disponible. Les dépenses totales pendant l'année ont été de $10,141.13. Pour compléter la ligne il faudra dépenser environ $1,000.

Ligne Lac-Saskatoon-Hudson-Hope.—Nous avons eu à notre disposition un montant de $41,000 pour prolonger notre ligne télégraphique depuis Lac-Saskatoon jusqu'à Hudson-Hope. La construction s'est continuée sous le contrôle du contremaître G. Wilder. Un bureau a été installé à Pouce-Coupé, le 11 février 1915, à une distance de 75 milles. La ligne a atteint le Fort-St-John, le 5 mars, qui est à 70 milles de Pouce-Coupé; on y a aussi ouvert un bureau. Les dépenses totales, pendant l'année, se sont montées à $33,309.51. On a demandé l'autorisation d'une autre somme de $12,000 afin de pouvoir compléter la ligne jusqu'à Hudson-Hope.

Transfert des lignes en général.—Il a été voté une somme de $5,000 pour enlever la ligne construite dans les champs et la transporter le long du chemin public, entre Qu'Appelle et Edmonton. Pendant l'année on a ainsi changé de place 72 milles de lignes dans les districts les plus habités. Il reste encore à faire beaucoup d'ouvrage de ce genre, et on se propose de le continuer quand l'argent sera disponible. Les dépenses pendant l'année ont été de $4,980.40.

Edifices.—Un édifice pour bureau a été érigé à Mirror-Landing, au coût de $2,000. A Battleford, on a construit un hangar et une clôture pour le montant de $747.

CHANGEMENTS ET ADDITIONS DANS LE PERSONNEL.

Battleford	E. Taylor, messager, remplaçant E. Bidart, démissionné.
Lloydminster	H. A. Elliott, agent, remplaçant G. Crisfield, démissionné.
Andrew	W. J. Lee, réparateur, remplaçant C. Norn, démissionné.
Lamont	W. Vaillant, agent, remplaçant H. A. Elliott, transféré à Lloydminster.
Edmonton	P. R. Campbell, agent, remplaçant G. Wilder pendant la construction de la ligne.
	R. S. Shields, assistant, remplaçant E. J. Kane, transféré au bureau du surintendant.
	E. J. Kane, commis, bureau du surintendant. Nouvelle nomination.
	R. Berry, messager, remplaçant A. McGuire et M. Ettling, démissionnés.
	J. McLean, réparateur, remplaçant J. D. McIntyre, démissionné
Athabaska	E. Pettiford, réparateur. Nouvelle nomination.
Mirror-Landing	P. F. Hoyte, agent, remplaçant A. E. Holmes, démissionné.
	S. Green, réparateur, remplaçant A. Parry, pendant la construction.
Sawridge	R. H. Simpson, agent, remplaçant J. M. Royer, démissionné.
Grouard	C. A. Burpee, assistant, remplaçant R. Harper, démissionné.
	Fred. Knibbs, messager, remplaçant A. St. Germain, démissionné.
Peace-River	E. W. Arnold, agent, remplaçant P. R. Gauvreau, démissionné.
	A. F. Tood, assistant. Nouvelle nomination.
	J. A. Connery, messager, remplaçant F. Chalmers, démissionné.
Lac-Saskatoon	W. Lovell, réparateur, remplaçant R. Harvey, démissionné.
Moosejaw	M. Kavanagh, agent, Moosejaw, remplaçant J. Lovelace, démissionné.

NOUVEAUX BUREAUX.

Pouce-Coupé	J. J. Dever, agent-télégraphite, sur la ligne Lac-Saskatoon–Hudson-Hope.
Fort-St-John, C.-B.	G. Wilder, contremaître de la construction, agent-télégraphiste temporaire, sur la ligne Lac-Saskatoon–Hudson-Hope.
Calling-River, Alta	E. J. Collins, agent-télégraphiste, sur la ligne Athabaska–Fort-McMurray.
Pélican, Alta	W. B. Twichell, agent-télégraphiste, sur la ligne Athabaska–Fort-McMurray.
House-River, Alta	J. H. Bell, agent-télégraphiste, sur la ligne Athabaska–Fort-McMurray.
Fort-McMurray	C. N. Hayes, agent-télégraphiste, sur la ligne Athabaska–Fort-McMurray.
Plamondville	W. J. Amell, agent-télégraphiste, sur la ligne Athabaska–Lac-La-Biche.

Salaires	$63,344 63
Ouvrage sur la ligne	43 25
Louage de chevaux	157 00
Forgeron	463 45
Affranchissement des lettres	175 54
Eclairage à l'huile et à l'électricité	252 94
Loyers	3,663 40
Divers	11,902 59
Combustible	1,837 96
Nourriture des chevaux	5,113 02
	$86,951 78

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. C. MACDONALD,

Surintendant

RAPPORT N° 9.—LIGNES DU NORD-OUEST.

EDMONTON, ALBERTA, 17 avril 1915.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport concernant les lignes que j'ai inspectées pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1915.

Section Qu'Appelle-Edmonton.—Le fonctionnement de cette ligne, pendant l'année passée, a été très satisfaisant. Il n'y a que très peu d'interruptions, et elles ont été promptement réparées par le gérant du circuit et les réparateurs, de sorte qu'il n'y a pas eu de retards sérieux dans l'expédition des affaires. On a repris le transport de la ligne construite en plein champ, sur le chemin public, à la grande satisfaction des cultivateurs. On devra continuer cet ouvrage jusqu'à ce que tous les poteaux soient ainsi placés le long des chemins. Comme ces chemins sont à angles droits tandis que la ligne télégraphique originale coupe diagonalement à travers les champs, il en résulte que la ligne nouvelle est matériellement plus longue.

Ligne Moosejaw-Wood.—J'ai fait un voyage d'inspection sur cette ligne, dans le cours de l'année, et, à l'exception des 12 premiers milles immédiatement au sud de Moosejaw, tout était en parfait état. La ligne des 12 milles en question peut durer encore cette année en y portant attention, mais presque tous les poteaux ont déjà été plantés deux fois, et il faudra nécessairement la reconstruire en 1916. Entre Wood-Mountain et Willow-Bunch, la ligne originale existe encore. Cependant, durant les trois dernières années, les colons ont envahi le district et il en résulte que notre ligne traverse un grand nombre de fermes, qui sont entourées de clôtures et barrières, et cela rend bien difficile l'ouvrage des réparateurs. Les poteaux ont été replantés si souvent que la ligne est très basse, et ils ne peuvent plus être plantés de nouveau. Pour ces différentes raisons, il est nécessaire de pourvoir à l'achat de nouveaux poteaux et de placer la ligne sur le chemin public pendant la saison de 1916. Jusqu'alors on peut entretenir la ligne comme on le fait actuellement.

Ligne Edmunton-Hudson-Hope.—Cette ligne a été complétée le 15 mars 1915 jusqu'au Fort-St.-John, C.-B. (70 milles au sud-ouest de Hudson-Hope). On a commencé la construction de ce prolongement, au mois d'août, sous la direction du contremaître Wilder, qui mérite des éloges pour son travail. Si le montant nécessaire était disponible de bonne heure, nous pourrions terminer cette ligne jusqu'à Hudson-Hope vers le 15 juin prochain. Nous aurions alors une ligne télégraphique continue depuis Edmonton, Alberta, jusqu'à Hudson-Hope, C.-B., soit une distance de 748 milles, passant à travers une des parties les plus fertiles de l'ouest du Canada. Les colons de ces districts sont infiniment reconnaissants du grand avantage que leur procure le ministère en leur procurant des moyens de communication avec le monde extérieur. La guerre a causé une diminution dans les affaires mais le trafic est encore considérable et promet d'augmenter encore avec le retour du printemps. La compagnie du chemin de fer Edmonton et Dunvegan continue sa construction vers le nord jusqu'à Peace-River-Crossing, mais elle ne s'occupe pas des messages télégraphiques. Un grand nombre de colons sont établis bien au-delà des chemins de fer, et notre ligne est le seul moyen de les mettre en communication avec l'extérieur. On ne peut jamais estimer à leur juste valeur les avantages importants que cette ligne procure aux colons, aux hommes d'affaires et à toute la région en général.

Ligne Battleford-Ile-la-Crosse.—Cette ligne a été terminée depuis Battleford jusqu'à Green-Lake, en 1913, soit une distance de 185 milles. Dans le cours de l'année dernière on y a ajouté 40 milles, et la construction a été arrêtée, faute de poteaux. Pendant l'hiver dernier, on a préparé les poteaux nécessaires à son achèvement et ils ont été distribués le long de la route. La ligne devrait être finie jusqu'à l'Ile-la-Crosse dans le cours de la présente saison. Bien que le district parcouru par cette ligne n'est pas aussi habité que la région de la rivière La-Paix, les établissements dispersés et les officiers en loi en retirent un grand bénéfice. On a attiré mon attention sur plusieurs circonstances où la vie des individus a été sauvée par le prompt appel d'un médecin au moyen du télégraphe. Une grande partie du pays traversé par cette ligne est propre à l'agriculture, mais il y a aussi vers l'extrémité nord de grandes étendues de sable et de marais. Les réparateurs ont réussi, pendant l'année, à faire leur ouvrage de manière à ce qu'il n'y a eu pratiquement aucune interruption.

Ligne Athabaska-Fort-McMurray.—A la fin de l'exercice 1913-14, cette ligne a été construite jusqu'à un point situé à 57 milles au nord d'Athabaska. En juillet 1914, sa construction a été continuée, sous la surveillance du contremaître Currier, jusqu'à une distance de 105 milles au nord d'Athabaska, alors que cet homme a été remplacé par le contremaître Parry. Celui-ci a poussé la ligne jusqu'au Fort-McMurray, soit une distance de 140 milles; et le 25 mars, un bureau a été installé à cet endroit. Quand on considère qu'il a fallu couper un chemin à travers des bois très épais, et des marais sur une longueur de quelques milles, et aussi le prix peu élevé de cette ligne, je n'hésite pas à déclarer, d'après ma grande expérience, que le contremaître Parry mérite de grands éloges; en effet il a réussi à construire dans cette région la meilleure ligne télégraphique de l'ouest du Canada.

Ligne Athabaska-Lac-la Biche.—Cette ligne, depuis Athabaska jusqu'à Plamondonville, dans le district du lac La-Biche, soit une distance de 58 milles, a été construite pendant la dernière saison. Plamondonville est le centre d'un district bien colonisé, et la ligne télégraphique est d'un grand avantage pour les colons et le public en général. On se propose de continuer cette ligne sur une distance de 12 milles pendant la saison actuelle.

Lignes au sud de la Colombie-Britannique.—Le voyage que j'ai fait à Ottawa et l'urgence de l'ouvrage que j'ai eu à faire ensuite pour le ministère, m'ont empêché de faire l'inspection des lignes du sud de la Colombie-Britannique.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. S. MACDONALD,
Inspecteur général.

LIGNES DU SUD DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RAPPORT N° 10.—KAMLOOPS, OKANAGAN ET GOLDEN-WINDERMERE.

KAMLOOPS, C.-B., 2 juin 1915.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1915, sur les districts Kamloops, Okanagan et Kootenay, qui sont sous ma surintendance.

Pendant les premiers cinq mois de l'année, l'ouvrage, en général, a été sous le contrôle du surintendant de Vancouver, mais au mois de septembre un changement d'administration a eu lieu et tout le territoire à l'est de Savonas, dans la Colombie-Britannique, a été placé sous la gérance du surintendant de Kamloops. Il s'est fait beaucoup d'ouvrage pendant l'année; on a construit 483 milles de lignes nouvelles et 59 nouveaux bureaux ont été installés.

Le 31 mars, un service continu a été inauguré sur toutes les lignes principales, ce qui a permis aussi à toutes les lignes d'embranchement d'expédier des messages, la nuit comme le jour, dans des cas urgents de maladies ou d'accidents.

A peu près dans le même temps, un bulletin quotidien de 400 à 500 mots a été publié. Cette nouveauté ainsi que le service continu ont été grandement appréciés par les districts environnants.

Pour les affaires moins générales, on a amélioré le service par l'installation de tableaux de commutateurs, et en faisant des connexions avec les autres lignes, etc.

KAMLOOPS—VERNON.

Cette section est la plus ancienne que nous ayons sous notre contrôle. Pendant l'année, on en a renouvelé ou réparé 139 milles; des poteaux ont été replantés, de nouveaux tableaux de distribution ont été établis à Kelowna, Summerland et Penticton. Deux fils nouveaux de 2½ milles ont été mis en communication avec les bureaux de Vernon, où l'on se servait depuis plusieurs années des poteaux d'une compagnie privée.

On a fait la même chose à Kelowna, où nous avons dû construire trois milles de ligne sur poteaux pour arriver à notre bureau, le tout s'est fait après avoir obtenu les permis nécessaires des autorités civiques dans chaque cas pour le droit de passage. Dans la vallée d'Okanagan, j'ai trouvé que notre ligne passait sur 166 poteaux des compagnies privées. Les fils ont été changés de place et mis sur nos poteaux. Pendant l'année, un prolongement de 4 milles de ligne téléphonique a été construit, depuis Kelowno jusqu'à la mission Okanagan, le tout relié au bureau de Kelowna.

Deux fois pendant l'année, j'ai visité chaque bureau de cette section et fait l'inspection de la ligne, portant une attention personnelle minutieuse à tout l'ouvrage. Pendant l'exercice de 1915, il faudra reconstruire la section de Penticton à Fairview, soit une longueur de 30 milles; les poteaux sont pourris et ont été replantés deux fois depuis la construction de la ligne. Il est nécessaire de faire, cette année, un prolongement au bureau central de Princeton afin de pouvoir contrôler le nombre des abonnés qui augmente continuellement. On devra aussi installer un tableau de distribution à Keremeos-Centre.

Pendant l'année, une ligne métallique a été posée entre le bureau central de Nicola et le bureau central de Merritt, pour l'usage local; cette ligne spéciale a 6 milles de longueur.

SECTION THOMPSON-NORD (68 MILLES).

Il a fallu pendant l'année construire une ligne métallique dans cette section, sur un parcours de 42 milles, afin de neutraliser les courants d'induction provenant de la ligne de transmission de Kamloops, ayant une force de 44,000 volts; cette dernière ligne est parallèle à la nôtre et la traverse 13 fois. Pour faire cet ouvrage on a dépensé toute la somme de $4,000, qui avait été votée pour examiner et réparer toute la ligne; de sorte que les 26 milles supérieurs de cette ligne n'ont pas été réparés. Pendant que l'on construisait la ligne métallique, c'était aussi bien d'en mettre à neuf 8½ milles pour remplacer la vieille ligne annihilée l'année précédente par le posage du télégraphe de la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern. On a installé deux bureaux nouveaux dans cette section et les affaires sont très bonnes. On a dû remettre à 1915 la réparation de la partie supérieure de la ligne.

SECTION DE KAMLOOPS À SAVONAS (26 MILLES.)

Dans le cours de l'année dernière, il y a eu peu d'interruptions dans cette section, vu que la ligne passe dans presque tout son parcours dans un pays dégagé de tout obstacle. Un bureau a été installé à Savonas et l'on a fait la connexion avec la nouvelle ligne d'Ashcroft, ce qui nous donne actuellement l'avantage d'un service téléphonique direct depuis Okanagan jusqu'à Cariboo.

SECTION KAMLOOPS-ROSE-HILL (15 MILLES).

Cette section est seulement une ligne courte, mais le district qu'elle dessert est habité par une population compacte de cultivateurs. On y a installé trois bureaux nouveaux, et le trafic a été très satisfaisant pendant l'année.

SECTION KAMLOOPS–NOTCH-HILL–SICAMOUS (170 MILLES).

Cette ligne est nouvelle, elle a été construite, cette année, et parcourt la partie est de Kamloops. On avait d'abord l'intention de relier Kamloops à Revelstoke et tous les points intermédiaires, mais la distance était plus grande qu'on le croyait et on a pu se rendre qu'à Taft, à 24 milles de Revelstoke. Le reste de la ligne sera construit l'année prochaine. Cette ligne est métallique jusqu'à Holmwood sur la ligne Vernon, plus loin on a employé du fil de fer n° 6, et des poteaux de 30 pieds. Lorsque les fils traversent les chemins de fer, on a fixé des supports à croisement double et des gardes pour se conformer aux règlements de la Commission des Chemins de fer. Vingt-et-un bureaux ont été installés entre Kamloops et Taft. Cette ligne passe dans un district très important, comprenant les villages incorporés de Chase, Salmon-Arm et Enderby et plusieurs autres places intermédiaires.

Le coût total de cette ligne a été de $26,150, ou une moyenne de $154 par mille.

SECTION PRINCETON–COPPER-MOUNTAIN (14 MILLES).

Dans le cours de l'année dernière, on a construit cette ligne dans la direction sud, depuis Princeton jusqu'à Copper-Mountain, qui est un centre minier très important. On a posé un fil simple de fer, n° 10, sur des poteaux de 30 pieds. La ligne a été ouverte en janvier 1914, avec deux bureaux; elle est reliée à Princeton par le bureau central. Le coût total de la ligne a été de $1,680 ou $120 par mille.

KELOWNA À WHITEMAN'S-CREEK (30 MILLES).

Cette ligne est construite depuis novembre dernier; elle dessert les colons établis sur le côté ouest du lac Okanagan. Elle est reliée au bureau de Kelowna par un câble sous-marin d'un mille de longueur, qui traverse le lac. On compte huit bureaux sur cette ligne qui a été ouverte au trafic en février 1915. Coût total de la construction: $4,885 ou $162 par mille.

SECTION VERNON-LUMBY (26 MILLES).

On a prolongé cette ligne dans le cours de l'année dernière. Un montant de $1,500 avait été autorisé pour un bureau central à Lumby, mais comme une compagnie privée en avait installé un en même temps, on a obtenu la permission de dépenser ce montant pour prolonger la ligne de 9 milles à l'est de Lumby. Ce changement a été bien apprécié par les habitants de l'endroit. En décembre 1914, deux bureaux y étaient installés. Coût total des dépenses: $1,437.

SECTION FAIRVIEW—MIDWAY (54 MILLES).

La construction de ces lignes a été commencée en octobre 1914; elle a été complétée avec installation de bureaux en février 1915. De Fairview à Boundary, 16 milles, la ligne est en fils de cuivre n° 10 posés sur des poteaux de 25 pieds; elle est raccordée à cet endroit avec une ligne courte de 4 milles jusqu'à Oroville, Washington. De Osoyoos à Midway, 38 milles, la ligne est en fils de fer n° 6, du type Iron Single Grounded, posés sur des poteaux de 30 pieds. On a ouvert sept bureaux et fait des raccordements à Midway avec la B. C. Telephone Co.

Coût total de la ligne: $9,700 ou $180 par mille.

SECTION NELSON—TRAIL (63 MILLES).

Cette ligne se dirige vers le sud, de Nelson à Waneta, sur la frontière, et fait un détour de 9 milles jusqu'à Trail. Sa construction a été commencée en octobre 1914 et terminée en janvier 1915. Au mois de février on avait installé onze bureaux. C'est une ligne très importante et traverse plusieurs villages jusqu'à Nelson.

Coût total: $12,369 ou $196 par mille.

SECTION PROCTOR—SIRDAR (50 MILLES).

Les travaux de construction sur cette ligne ont été commencés en octobre 1914, à Proctor, qui est à 20 milles à l'est de Nelson. La ligne suit pendant un mille la rive sud du lac Kootenay, où nous avons posé un câble sous-marin de 3⅓ milles à travers le lac, de là il se continue sur la rive rocailleuse du lac jusqu'à Sirdar. La ligne a été complétée en janvier et on avait installé huit bureaux en février. C'est l'ouvrage le plus ardu qu'on a eu à entreprendre, car il n'y avait que 12 milles de chemin où l'on pouvait se servir d'un wagon, ailleurs il a fallu passer sur les rochers de toute forme qui compose la rive du lac. C'est une ligne qui est nécessaire pour les habitants établis sur ce côté du lac Kootenay. Coût de la ligne aérienne: $8,705; coût du câble sous-marin, $2,600; coût total de la ligne: $11,305.

SECTION GOLDEN-WINDERMERE (90 MILLES).

On a fait des travaux considérables sur cette ligne pendant l'année. Elle a été complètement reconstruite avec un circuit métallique en fil de fer n° 8, sur des poteaux de 30 pieds. A Golden un nouveau bureau central a été installé, et trente-cinq abonnés locaux ont été inscrits. A Athalmer, on a posé un tableau de distribution neuf et un bureau central pour les villages de Windermere, Inverness et Wilmer, avec vingt-neuf abonnés. Sur la ligne principale, tous les bureaux intermédiaires, qui servaient précédemment aux abonnés, ont été ouverts au public en général et placés sur le système à base de tarif comme ailleurs dans tout le district. Les heures de bureau ont été prolongées de 10 à 15 heures, et sont actuellement de 7.30 a.m. à 10.30 p.m. Les travaux de reconstruction ont été commencés en octobre 1914 et terminés en mars 1915. Le coût total, comprenant deux bureaux centraux avec l'équipement nécessaire, a été de $19,000. Les améliorations de la ligne principale et les bureaux centraux, ainsi que le prolongement des heures officielles ont été grandement appréciés par la population de ce district.

SECTION NAKUSP-EDGEWOOD (55 MILLES).

Cette section, qui est sous le contrôle de M. L. J. Edwards, est actuellement en bon état de fonctionnement. Pendant l'année, la ligne a été inspectée minutieusement, et l'on a fait beaucoup de réparations. A Arrow-Park, un câble sous-marin a été posé et

traverse jusqu'à Arrow-Park-Ouest, afin de répondre aux besoins de la population de ce côté. A Demars-Ouest, qui est un centre de colons prospères établis sur le côté ouest du lac, nous avons posé un câble sous-marin et ouvert un bureau. Pendant l'année, trois bureaux nouveaux ont été établis et nous entrevoyons une ère de prospérité dans le trafic sur cette section.

En vous faisant mon rapport j'ai essayé de vous donner un sommaire des travaux exécutés dans les différentes sections de mes districts, tout en vous renseignant sur les faits importants. J'avais espéré voir une grande augmentation dans le trafic sur nos lignes, et je m'attendais que nos recettes couvriraient les dépenses courantes de leur entretien, pendant l'année dernière, mais la dépression financière dans tout le pays a matériellement affecté les affaires concernant les lignes télégraphiques et téléphoniques.

Votre tout dévoué,

(Signé) W. H. STEVENS,
Surintendant.

RAPPORT N° 11.—LIGNES DE L'ILE VANCOUVER ET DU YUKON.

VANCOUVER, C.-B., 15 mai 1915.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général
des lignes télégraphiques du gouvernement,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les opérations du réseau télégraphique du Yukon et des lignes de l'île de Vancouver, pendant l'exercice de 1914-15.

SYSTÈME DU YUKON.

Ligne principale, de Ashcroft à la frontière, en bas de Dawson.

L'état de la ligne principale, de Ashcroft à la frontière, pendant l'année dernière, a été tout ce que l'on pouvait désirer. Depuis la construction de cette ligne, il y a eu très peu d'interruptions; et comme ces dernières étaient immédiatement remises à point, on peut dire qu'il n'y a eu aucun retard dans le trafic.

La quantité du trafic a diminué pendant les huit derniers mois, ce qui est dû en partie à la dépression générale des affaires causée par la guerre et aussi au parachèvement de la construction des chemins de fer dans certaines localités. L'établissement des lignes télégraphiques du Grand-Tronc-Pacifique, entre Prince-Rupert et les points intermédiaires de l'est, a affecté nos recettes; en effet le trafic qui se fait actuellement sur cette nouvelle ligne passait auparavant exclusivement par nos lignes.

Des équipes d'ouvriers ont été employées à faire les réparations générales nécessaires sur les sections Atlin-Frontière, Telegraph-Creek-Atlin, Hazelton-Aldermere, et lac Burns-Quesnel.

Dans la section du Yukon, spécialement, il s'est fait beaucoup de reconstruction, et on a replanté une quantité considérable de poteaux; pour ces travaux plusieurs équipes d'ouvriers ont été employées. La ligne a été complètement refaite et mise en parfait état, depuis Pike-River jusqu'à la frontière.

A la prochaine saison, il sera nécessaire de poser de nouveaux poteaux, pratiquement parlant, dans toute la section qui se trouve entre Hazelton et "Cinquième Cabine", vu que les poteaux de cette section ont été replantés bien souvent et ne pourraient être utilisés de nouveau.

Le 7 mai, on a repris le posage de poteaux neufs et la reconstruction générale de la ligne depuis 158-Mile-House jusqu'à Quesnel, et les travaux ont été achevés le 15 octobre; on a continué l'ouvrage commencé à la saison précédente. Sur la ligne Ashcroft-Quesnel, des poteaux neufs ont été mis en place et le tout en très bon état.

HAZELTON PRINCE-RUPERT-STEWART.

Le fonctionnement de cette ligne, pendant le dernier exercice, a été satisfaisant. A l'exception d'une tempête d'occasion, pendant les mois d'automne et d'hiver, il n'y a eu rien dans cette section qui a pu interrompre ou retarder le trafic. Pendant les mois d'été, on a posé un grand nombre de poteaux et fait des réparations générales, et la ligne est actuellement en bon état d'opération.

EMBRANCHEMENT ASHCROFT-LILLOOET.

Cette ligne fonctionne assez bien, mais il y a plusieurs années qu'aucun ouvrage de nature générale n'a été fait; les poteaux sont devenus courts parce qu'ils ont été souvent replantés; et il serait nécessaire de renouveler tous les poteaux aussitôt qu'un montant suffisant sera autorisé pour cette dépense.

150--MILE-HOUSE-BELLA-COOLA.

Depuis qu'elle a été construite, cette ligne s'est maintenue en bon état, et pour la garder ainsi il a suffi des réparations locales faites par notre réparateur permanent. Pendant la dernière saison, plusieurs nouveaux bureaux de téléphone ont été installés à base de commission; et les services du téléphone ou du télégraphe sont très appréciés.

EMBRANCHEMENT HORSE-FLY.

Il est aussi nécessaire de renouveler les poteaux sur cette ligne, ils ont été replantés si souvent qu'ils sont devenus trop courts. On a établi en cet endroit une ligne composée pour messages télégraphiques et téléphone; il y a plusieurs bureaux de téléphone à base de commission.

EMBRANCHEMENT BARKERVILLE.

Cette ligne est en bon état, et l'on n'a eu besoin que du réparateur local pour faire l'ouvrage nécessaire à la maintenir ainsi.

ÎLES DE LA REINE-CHARLOTTE.

Les lignes sur ces îles ont fonctionné d'une manière très satisfaisante. Il s'est fait beaucoup d'affaires, et les interruptions ont été presque nulles; quelques fils ont été brisés par la chute des arbres, mais ils ont été remis en place aussitôt par les réparateurs locaux.

LIGNE LILLOOET-LYTTON.

Cette ligne est exclusivement à l'usage du téléphone, et il n'y a eu aucune interruption depuis qu'elle a été construite, l'été dernier. Elle suit le chemin public, et passe à travers du gros bois sain. On a installé plusieurs téléphones aux maisons de ranch, pendant l'année, à base de loyer et de commission.

LIGNE TÉLÉPHONIQUE LILLOOET-PIONEER-MINES.

Sur une distance de douze milles en dehors de Lillooet, cette ligne suit le chemin du gouvernement le long du lac Seton; et lors de la construction du chemin de fer il a fallu transporter notre ligne sur la montagne parce que le chemin de fer suivait la route du gouvernement. C'est la compagnie du chemin de fer qui a fait cet ouvrage de transport. Actuellement ce chemin de fer est complété, et la compagnie P.G. et E. Ry va remettre notre ligne à sa place originale elle nous permettra dans cette section de poser notre fil sur un de ses bras de poteaux. La compagnie préfère ceci à la pose de nouveaux poteaux, et c'est à notre avantage, car ses ouvriers s'occuperont des réparations nécessaires.

La ligne sur la montagne Mission a beaucoup souffert des tempêtes de neige et de grésil pendant les premiers mois d'hiver, mais les avaries ont été promptement réparées, de sorte que le service n'a été que peu retardé.

Plusieurs bureaux nouveaux ont été installés, entre autres il y en a un qui est resté aux quartiers généraux du chemin de fer, le long du lac Seton, tandis que trois autres, qui étaient les campements pendant la construction du chemin de fer, ont été fermés depuis que le chemin de fer est terminé.

BUREAU CENTRAL D'ASHCROFT.

Les travaux pour ce bureau central ont été commencés le 7 juin et terminés le 13 juillet.

La ligne pour ce bureau est construite avec un câble, et fonctionne très bien sous tous les rapports.

Un tableau de distribution a été installé avec cinquante *jacks* et signaux; trente-huit téléphones ont été mis en place pour les abonnés locaux. Le service est fait d'une manière très satisfaisante. Pour le téléphone de résidence, le taux de l'abonnement est de $2.50 par mois; et de $3.00 pour les maisons d'affaires. Pour le téléphone installé sur un pupitre au lieu d'être fixé au mur, on exige $3.50 par mois.

LIGNE ASHCROFT-WALHACHIN-SAVONAS—CONSTRUCTION.

La construction de cette ligne a été commencée le 13 juin 1914, et complétée le 23 octobre; elle a 37 milles de longueur avec une ligne de ceinture de trois milles de Walhachin. Pour cette construction on a employé du fil de fer n° 8; sur une distance de 7 milles, le fil a été fixé sur les poteaux de la ligne du Yukon, entre Ashcroft et Cache-Creek. A partir de ce dernier endroit jusqu'à Savonas, la ligne a été érigée sur des poteaux neufs. Sur les poteaux de la ligne du Yukon, il a fallu changer les croisillons qui n'avaient que deux supports de fils pour en mettre d'autres avec six et ajuster les isolateurs, cet ouvrage a pris un temps considérable. On a installé quatre bureaux de téléphone, et avec le parachèvement de cette ligne, le réseau du Yukon est raccordé avec le système Kamloops-Okanagan, formant une ligne directe et rendant possibles les communications par téléphone entre le bureau central d'Ashcroft et le district de Canbon. On peut actuellement converser avec Kamloops et les autres bureaux de ce district.

LIGNES DE L'ÎLE VANCOUVER.—LIGNE PRINCIPALE DE VANCOUVER À VICTORIA.

Pendant l'année dernière, cette ligne a été maintenue dans un état très satisfaisant. Les interruptions ont été réduites à leur minimum, et le service entre les points extrêmes et les points intermédiaires de la ligne est aussi régulier que sur les autres lignes commerciales.

La réorganisation et les réparations générales, qui ont été faites, l'année dernière, ont contribué beaucoup à produire ce résultat; et malgré la dépression universelle des affaires, les recettes ont augmenté de $500 dans les quatre premiers mois de l'année 1915, comparées avec celles des mois correspondants de 1914.

A la prochaine saison, il sera nécessaire de continuer plus loin la reconstruction de la ligne, spécialement entre Gibson's-Landing et Sechelt, où il faudra absolument mettre des poteaux neufs sur toute la distance de 14 milles.

CONSTRUCTION DE LA LIGNE ALBERNI-CLAYOQUOT-NOOTKA.

Dans mon dernier rapport j'ai mentionné la construction de cette ligne, et un nouveau crédit ayant été voté, on l'a parachevée avec succès, le 20 juin.

Six câbles ont été posés, le 10 juillet, et toute la ligne a été mise en opération. Depuis cette date, il y a eu des interruptions de courte durée, et le service est très satisfaisant.

C'est une ligne composée, servant au téléphone et aux dépêches télégraphiques; il y a des bureaux de télégraphie à Ahousab et Estevan; les télégraphistes sont en même temps les réparateurs. On a installé des bureaux de téléphone à l'île Vargas, l'île Flores, à Hesquiat, Opitsat, Kakawis et Nootka.

La ligne aérienne a une longueur de 74¾ milles et les câbles sous-marins forment 13$\frac{2}{7}$ nœuds.

Notre yatch *Alberta*, qui sert de bateau de service, a été jeté à la côte par une violente tempête très soudaine, et il a été tellement avarié qu'on devra le reconstruire.

ÉDIFICE À TOFINO.

On a construit un nouvel édifice à Tofino pour servir de bureau de poste et de télégraphie, en même temps que de résidence à notre agent.

Cet édifice est à deux étages; il comprend quatre chambres au rez-de-chaussée, et trois chambres à coucher à l'étage supérieur. Il est bien construit, et tout complet il a coûté $2,450.

POTEAUX NEUFS SUR LA LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE LA QUARANTAINE À WILLIAMS-HEAD. . . .

Sur cette ligne, qui est mise en opération par le bureau central de la compagnie Bell, à Victoria, au moyen d'une connexion, on a mis partout des poteaux neufs, et elle est en parfait état.

BUREAU CENTRAL DE TÉLÉPHONE À GANGES, SALT-SPRING ISLAND.

La ligne se rapportant à ce bureau central a été commencée le 13 août 1914, et complétée le 12 novembre.

Il y a 9½ milles de ligne aérienne, avec neuf circuits; les abonnés sont au nombre de 32.

L'installation du tableau de distribution est analogue à celle d'Ashcroft.

CONNEXION ALTERNATIVE DE SALT-SPRING-SIDNEY.

La construction de cette ligne a été commencée le 13 novembre 1914, et complétée le 14 janvier 1915.

Depuis Isabella-Point jusqu'à Fulford-Harbour, une distance de 5 milles, on a construit une nouvelle ligne aérienne. De Fulford à Ganges le fil a été fixé sur les poteaux de la ligne Salt-Spring Island, sur un parcours de 9 milles et ensuite sur la ligne du bureau central de Ganges. On a posé des câbles entre Isabella-Point et Pier-Island, Pier-Island et Knapp-Island, et entre Knapp-Island et la baie Schwatz. De la

baie Schawtz à Sidney, la ligne aérienne a été fixée sur les poteaux de la *British Columbia Telephone Company,* et l'on a fait la connexion avec son bureau central à Sidney.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE CAMPBELL RIVER—HOLBERG—CAP SCOTT.

On a commencé la construction de cette ligne le 18 juillet 1914, avec une équipe travaillant au nord de la rivière Campbell, sous la surveillance du contremaître Porter, et une autre équipe, le 24 juillet, travaillant à partir de la baie Alert, sous la surveillance du contremaître Thorne.

L'équipe conduite par le contremaître Porter a construit la ligne depuis la rivière Campbell jusqu'à Sayward, une distance de 51 milles, et l'a terminée le 2 décembre. L'équipe sous le contrôle du contremaître Thorne a construit et complété le 25 mars 1915 la ligne à partir de Sayward jusqu'au cap Scott, soit une distance de 151½ milles.

Un câble sous-marin de 1½ nœud a été posé à Beaver-Cove, et deux câbles de ½ nœud à Quatsino.

On a installé un bureau de télégraphie à Beaver-Cove, et des bureaux de téléphone à Rock-Bay, Sayward, Fort-Rupert, Port-Hardy, Coal-Harbour, Quatsino, Holberg, San Josef Bay, Fisherman's Bay et cap Scott.

Une maison pour le télégraphiste et le réparateur a été érigée à Beaver-Cove. Après que l'on eut réparé le yatch *Alberta,* il fut placé à cet endroit pour l'usage des hommes préposés à l'entretien de la ligne. On a aussi acheté un yatch pour servir aux hommes, et il a été ancré à Rock-Bay; cet achat ayant été autorisé par le ministère.

La ligne ci-dessus mentionnée suit le rivage sur toute la distance depuis la rivière Campbell jusqu'à Port-Hardy. Comme la mer, dans les Passes Seymour et Johnstone, est parfois soulevée et dangereuse, il nous faut des bateaux solides pour naviguer dans ces parages. C'est pourquoi, dans les tempêtes, les remorqueurs et les bateaux transportant du fret cherchent un abri en quelque part et attendent le retour de temps plus calme. Dans ces occasions, l'ouvrage de la construction a été difficile et dangereux, et l'on doit faire de grandes louanges du contremaître pour la manière excellente et expéditive avec laquelle il a su compléter son ouvrage.

Vu le peu de temps que dure la navigation des bateaux et le service des malles dans ces districts, on peut se figurer combien des communications télégraphiques et téléphoniques étaient nécessaires, et combien cette nouvelle ligne est appréciée. On se sert beaucoup de ces moyens de communication et la ligne n'a pas eu d'interruptions depuis sa construction.

RÉPARATIONS DES LIGNES SUR L'ÎLE VANCOUVER.

Pendant la construction du chemin de fer P. G. & E., entre North-Vancouver et White-Cliff, une distance de 14 milles, notre ligne aérienne composée de 4 fils a été brisée par les explosions des cailloux et rochers, lorsque les travaillants ouvraient la route où devait passer le chemin de fer. Après le parachèvement de cet ouvrage, une équipe est partie de North-Vancouver et a renouvelé tous les poteaux avec les croisillons. Actuellement la ligne est en bon état. En même temps, on s'est servi de l'occasion pour donner des communications téléphoniques aux habitants de l'île Bowen avec les abonnés du téléphone *British Columbia,* au bureau central de la cité de Vancouver, et à longue distance.

Entre White-Cliff et Snug-Cove, sur l'île Bowen, on a posé un bout de câble que l'on avait en main, et l'on a installé un poste de relais à l'extrémité du circuit métallique à White-Cliff. Cette ligne est actuellement en opération et donne satisfaction. Plus tard, on espère prolonger ce service jusqu'à Gibson's-Landing et Sechelt. Un petit bout de câble de rechange a été aussi employé pour établir la connexion entre Britannia-Beach et l'usine de la *B. C. Sulphite Company,* à Mill-Creek sur le Howe-Sound.

PROLONGEMENT DE TOFINO À LA MINE PTARMIGAN ET BEAR-RIVER.

La construction de cette ligne a été commencée le 9 septembre 1914 et complétée le 17 janvier 1915. On s'est servi du fil de la ligne de Tofino, à partir de 6 milles de cette place jusqu'à Mosquito-Harbour, pour constituer une partie de la ligne Bear-River, et on l'a prolongée jusqu'à Tofino. La ligne de l'île Lennard, qui se raccorde à la ligne principale à 2½ milles de Tofino, a été prolongée jusqu'à Tofino, de sorte que toutes les lignes se terminent actuellement à Tofino, et lorsqu'il y a des dérangements sur une ligne, cela n'affecte pas les autres. Un embranchement de 4½ a été construit de la ligne Bear-River jusqu'à Kalappa-Mines. Pour construire la ligne Bear-River et faire les prolongements ci-dessus mentionnés, on a employé 29 milles de fil, 860 consoles de chêne et 960 isolateurs en porcelaine. De plus, ¼ de nœud de câble sous-marin a été posé pour traverser Race-Narrows.

Je vous envoie séparément l'état comparatif du système du Yukon.

Votre tout dévoué,

J. T. PHELAN,

Surintendant.

LIGNES TELEGRAPHIQUES DU YUKON.

LIGNE PRINCIPALE ASHCROFT-FRONTIERE.

ETAT COMPARATIF des recettes pour les années terminées le 31 mars 1914 et le 31 mars 1915.

Bureaux.	Exercice financier 1913-14. Messages.		Recettes.	Exercice financier 1914-15. Messages.		Recettes.	Sommaire. Messages. Augmentation.		Diminution.		Recettes. Augment.	Diminut.
	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Ashcroft, C.-B.	39,685	51,648	34,306 53	35,522	42,744	25,550 34			4,163	8,994		8,756 19
Aldermere, C.-B.	1,110	840	1,007 32	400	377	385 38			710	463		621 94
Ander, C.-B.	99	74	52 46	9	10	31 80			90	64		20 66
Atlin, C.-B	985	706	2,264 67	936	780	2,572 99		74	49		308 32	
Big-Salmon, T.Y	58	36	114 35	17	20	14 35			41	16		100 00
Blackwater, C.-B.	11,697	9,804	8,594 85	8,920	7,844	6,281 59			2,777	1,900		2,303 26
Bobtail-Lake, C.-B	104	62	61 90	51	20	40 04			53	42		21 86
Frontière, T.Y.	2,102	1,593	......	1,400	1,001	......			902	592		
Bulkley-Summit, C.-B	592	435	900 32	180	90	231 75			412	336		688 57
Burns'-Lake, C.-B.	394	349	464 75	171	156	160 75			23	193		304 00
Carcross, T.Y	289	279	329 10	231	301	278 64		22	58			50 46
Carmacks, T.Y	246	199	410 36	232	245	327 24		46	14			83 12
Choates, C.-B.	13	3	11 33	61	21	51 41	48	18			40 08	
Clinton, C.-B	2,255	1,916	1,354 23	3,049	2,516	1,779 99	794	600			425 76	
Coffee-Creek, T.Y.	120	67	150 45	44	37	18 62			76	39		131 82
Dawson, T.Y.	6,235	5,544	29,976 13	5,577	5,065	28,048 94			658	479		1,927 19
Decker-Lake, C. B	551	313	581 96	Fermé.	Fermé.	Fermé.			561	313		581 96
Dougherty's, C.-B.	109	90	39 60	59	66	48 44			1	24	8 84	
Echo-Lake, C.-B.	9	6	16 70	8	4	16 38				2		82
Huitième Cabine, C.-B.	4	3	5 61	5	4	8 30	1	1			2 69	
Cinquième Cabine, C.-B.	76	41	59 65	36	20	33 70			40	21		25 95
Première Cabine, C.-B.	23	12	14 51	13	9	6 00			10	3		8 51
Fort-Fraser, C.-B.	2,977	2,243	3,264 54	1,986	1,855	2,415 45			991	388		849 09
Fort-Selkirk, T.Y	164	144	234 15	112	107	66 75			52	37		167 40
Forty-Mile, T.Y.	224	175	219 97	168	186	197 37		11	56			22 60
Quatrième Cabine, C.-B.	31	23	17 29	5	5	4 10			20	18		13 19
Fraser-Lake, C.-B	134	147	199 01	71	60	90 10			63	87		108 91
Ranch de l'Etat, C.-B.	115	73	139 05	Fermé.	Fermé.	Fermé.			115	73		139 05
Hazelton, C.-B.	3,412	2,984	3,906 41	2,078	1,822	2,201 12			1,345	1,162		1,705 29
Hootalinqua, T.Y.	105	83	48 89	114	66	38 40	9			17		10 49
Iskoot, C.-B.	1	......	2 00	6	3	6 05	5	3			4 05	
Kispiox, C.-B.	65	72	53 51	28	38	18 87			37	34		34 70
Lower-Laberge, T.Y.	157	121	131 55	136	142	121 08		3	21			10 52
Lynes, C.-B.	129	83	58 45	102	87	74 20		4	27		15 75	
Moffat's, C.-B.	63	13	36 06	21	7	50 66			42	6	4 60	
Moricetown, C.-B	112	96	79 93	14	22	5 45			98	74		74 48
Nahlin, C.-B.	51	38	30 36	31	20	35 95			20	18	5 59	
Nakina, C.-B.	12	15	15 67	19	10	22 61	7			5	6 94	

Nechacco, C.-B.	332	251	390 97	351	394	321 96	19	143			30 99	
Neuvième Cabine, C.-B.	33	14	83 56	25	16	46 71		2	8			36 85
North-Buckley, C.-B.	30	21	16 49	Fermé	Fermé.	Fermé.			30	21		16 49
Ogilvie, T.Y.	123	34	55 47	47	18	61 50			76	16	6 03	
12 Mile-House, C.-B.				94	55	63 90	94	55			63 60	
51 Mile-Camp, C.-B.				50	53	122 00	50	53			122 00	
59 Mile-House, C.-B.	72	44	25 71	155	210	100 06	83	166			74 35	
61 Mile-Camp, C.-B.					2	30 00		2			30 00	
70 Mile-House, C.-B.	274	167	203 73	394	287	166 65	120	120				37 13
74 "	103	105	30 86	40	35	43 35			63	70	12 49	
83 "	171	104	62 90	129	80	75 69			42	24	12 79	
100 "	209	115	86 52	148	08	95 74			61	17	9 22	
105 "	270	160	118 44	304	204	177 72	34	44			59 28	
108 "	14	6	12 28	87	38	67 05	73	32			54 77	
115 "	443	261	165 18	300	197	161 32			143	64		3 86
118 "				29	12	37 18	29	12			37 18	
122 "	126	72	52 69	221	176	116 16	95	104			63 47	
134 "	74	69	34 82	54	22	49 44			20	47	14 62	
141 "	356	262	218 86	454	331	226 47	98	69			7 61	
150 "	2,454	1,977	1,508 78	2,592	2,473	1,816 82	138	496			308 04	
153 "	66	96	38 01	114	148	63 21	48	52			45 20	
158 "	100	66	51 49	64	49	66 24			36	17	14 75	
Pollard, C.-B.				40	31	28 08	40	31			28 08	
Quesnel, C.-B.	4,640	4,432	3,771 11	5,075	4,297	4,255 44	435			135	484 33	
Rankins 59, C.-B.						22 50					22 50	
Rowed's, C.-B.	20	6	22 75	84	42	71 30	64	36			48 55	
Deuxième Cabine, C.-B.	23	14	15 80	13	6	8 29			10	8		7 51
Septième Cabine, C.-B.	17	4	10 85	24	10	15 55	7	6			4 70	
Sheadys-Camp, C.-B.						111 50					111 50	
Shepherd's, C.-B.	22	15	14 77	15	13	32 75			7	2	17 98	
Shesley, C.-B.	34	23	27 51	29	19	28 39			5	4	88	
Sixième Cabine, C.-B.	18	18	32 19	9	11	7 45			9	7		24 74
Smithers, C.-B.	111	95	119 77	1,271	1,322	1,560 20	1,180	1,227			1,440 43	
Soda-Creek, C.-B.	1,299	988	610 62	2,038	1,609	1,566 83	739	621			956 21	
South-Bulkley, C.-B.	157	105	195 64	60	45	43 18			97	60		152 46
Stella, C.-B.	597	391	670 26	551	444	507 80		53	46			162 46
Stewart-River, T.Y.	262	178	317 89	88	83	67 79			174	95		250 10
Stuart-Lake, C.-B.	190	151	285 86	195	151	255 46	5					30 40
Tagish, T.Y.	8	9	6 88	29	22	19 58	21	19			12 70	
Telegraph-Creek, C.-B.	359	400	746 85	336	451	1,031 16		51	23		284 31	
Telkwa, C.-B.	1,957	1,899	2,564 00	474	416	614 56			1,583	1,483		1,949 44
Troisième Cabine, C.-B.	14	9	16 96	14	14	36 26		5			20 00	
25 Mile-Cabin, C.-B.	1		25	3	2	5 32	2	2			5 07	
White-Horse, T.Y.	3 016	3,359	8,628 78	2,570	2,865	6,674 90			446	494		1,953 88
White-River, T.Y.	219	157	250 03	46	26	45 07			164	131		204 96
Windt's, C.-B.	43	25	31 05	48	44	76 83	5	19			45 78	
Yorston's, C.-B.	92	116	45 80	54	42	61 26			38	74	15 46	
Yukon-Crossing, T.Y.	94	81	75 82	121	134	119 99	27	53			44 17	
Totaux	92,948	96,629	110,670 87	80,651	82,748	92,431 32	4,250	4,249	16,547	18,130	5,332 26	23,571 81

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON—*Suite.*

EMBRANCHEMENT HAZELTON—PRINCE-RUPERT.

ETAT COMPARATIF des recettes pour les années terminées le 31 mars 1914 et le 31 mars 1915—*Suite.*

Bureaux.	Exercice financier 1913-14.			Exercice financier 1914-15.			Sommaire.					
	Messages.		Recettes.	Messages.		Recettes.	Messages.				Recettes.	
							Augmentation.		Diminution.		Augment.	Diminut.
	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Cassiar, C.-B.	41	47	63 58	67	48	104 54	26	1			40 96	
Cedarvale, C.-B.	77	74	60 04	47	61	37 12			30	13		22 92
Copper-River, C.-B.	76	61	44 77	32	23	18 68			44	38		26 09
Digby-Island, C.-B.	1,354	1,012		1,315	533				39	459		
Georgetown, C.-B.	49	57	123 95	22	32	93 38			27	25		30 57
Graveyard-Pt, C.-B.	37	32	54 22	9	11	7 85			28	21		46 37
Haysport, C.-B.	745	577	1,081 47	479	411	563 00			266	166		518 47
Hole-in-Wall, C.-B.	8	2	3 40	5	2	3 25			3			15
Inverness, C.-B.	101	91	106 09	133	82	135 18	32			9	20 09	
Kitselas, C.-B.	309	260	269 19	161	168	153 78			148	92		115 41
Kitwangar, C.-B.	223	137	189 47	228	178	187 86	5	41			1 39	
Lorne-Creek, C.-B.	52	47	45 41	240	140	238 30	188	93			192 89	
McHugh's, C.-B.	5	4	1 40	2		1 73			3	4	33	
New-Hazelton, C.-B.	2,228	2,107	2,812 15	1,025	1,141	1,277 75			1,263	966		1,434 40
North-Pacific, C.-B.	63	45	95 79	66	44	106 24	3			1	10 45	
Pacific (Nicholl), C.-B.	71	43	59 25	107	57	92 31	36	14			33 06	
Port-Edward, C.-B.	58	56	34 80	8	20	10 93			50	36		23 87
Port-Essington, C.-B.	124	150	143 92	280	262	379 44	156	112			235 52	
Port-Simpson, C.-B.	439	366	443 14	433	435	486 24		69	6		43 10	
Prince-Rupert, C.-B.	17,247	15,763	24,716 66	15,278	15,031	21,880 50			1,969	732		2,835 56
Skeena-Crossing, C.-B.				408	349	406 36	408	349			406 36	
Telegraph-Point, C.-B.	20	14	30 23	18	15	31 07		1	2		84	
Terrace, C.-B.	573	510	496 23	433	566	542 96		56	40		46 73	
Tramville, C.-B.				73	58	74 01	73	58			72 01	
Totaux	23,960	21,455	35,036 07	20,969	19,637	26,930 48	927	794	3,918	2,562	1,112 73	5,053 81

EMBRANCHEMENT ASHCROFT—LILLOET-

Cache-Creek, C.-B	....	....	....	28	21	25 04	28	21	....	....	25 04	
Carson, C.-B	....	....	....	54	52	44 21	54	52	....	....	44 21	
Calder, C.-B	....	....	....	15	17	19 30	15	17	....	....	19 30	
Clark's-Creek, C.-B	....	....	....	111	33	58 70	111	33	....	....	58 70	
Engineers-Camp, C.-B	....	....	....	48	9	184 20	48	9	....	....	184 20	
Fourtain-Ranch, C.-B	....	....	....	43	42	38 47	43	42	....	....	38 47	
Hat-Creek, C.-B	225	203	91 40	134	171	81 69	....	....	91	32	....	9 71
Lillooet, C.-B	5,293	4,919	3,654 83	3,360	3,513	2,342 48	....	....	1,933	1,436	....	1,312 35
Marble-Canyon, C.-B	....	....	....	1	0	22 50	1	....	....	....	12 50	
McAlpines, C.-B	....	....	....	74	32	168 77	73	32	....	....	168 77	
Pavillon, C.-B	289	203	140 42	195	182	108 68	....	....	94	21	....	31 74
Rankin-Camp 1, C.-B	91	91	112 50	21	26	45 70	....	....	70	65	....	66 80
" 3, C.-B	2	5	112 50	....	....	7 50	....	....	2	5	....	105 00
" 6, C.-B	33	34	113 00	1	10	21 90	....	....	32	24	....	91 10
" 7, C.-B	....	....	....	6	8	50 75	6	8	....	....	50 75	
Totaux	5,933	5,485	4,224 65	4,090	4,116	3,209 89	379	214	2,222	1,583	601 94	1,616 70

EMBRANCHEMENTS LILLOOET—PIONEER.

Coronation, C.-B	187	51	85 40	26	14	50 97	....	....	161	37	....	34 43
Fairhaven, C.-B	142	60	48 03	53	13	46 73	....	....	89	47	....	1 30
Golden-Dream, C.-B	4	7	13 25	71	13	91 65	67	6	....	....	78 40	
Hansens, C.-B	21	3	15 50	58	12	49 05	37	9	....	....	33 55	
Mission-Landing, C.-B	0	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	
Pioneer, C.-B	51	0	26 25	....	3	30 00	....	3	51	....	3 75	
Portage, C.-B	89	64	46 91	....	....	....	....	....	89	64	....	46 91
Seaton-Lake, C.-B	1,000	889	615 00	402	337	257 77	....	....	598	552	....	357 23
Tyanghton, C.-B	,114	34	38 00	61	11	48 75	....	....	53	23	10 75	
Wayside, C.-B	52	1	26 50	7	3	35 25	....	2	45	....	8 75	
Totaux	1,660	1,110	914 84	678	406	610 17	104	20	1,086	724	135 20	439 87

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON—*Suite.*

EMBRANCHEMENT LILLOOET—LYTTON.

ÉTAT COMPARATIF des recettes pour les années terminées le 31 mars 1914 et le 31 mars 1915—*Suite.*

Bureaux.	Exercice financier 1913-14.			Exercice financier 1914-15.			Sommaire.					
	Messages.		Recettes.	Messages.		Recettes.	Messages. Augmentation.		Messages. Diminution.		Recettes. Augment.	Recettes. Dimin.
	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Dickeys, C.-B	0	3	16 25	13	5	33 50	13	2	....	....	17 25	
Earlscourt, C.-B	....	....	....	1	1	21 00	1	1	....	....	21 00	
Halfway-House, C.-B	35	38	22 50	30	5	37 00	....	....	5	33	14 50	
Jones, C.-B	0	4	16 25	4	6	31 30	4	2	....	....	15 05	
Lochores, C.-B	5	10	15 00	9	3	32 25	4	....	....	7	17 25	
Lytton, C.-B	408	233	103 85	393	356	105 24	....	123	15	....	1 39	
McCarty, C.-B	4	5	11 25	5	6	23 10	1	1	....	....	11 85	
Mahers, C.-B	6	8	15 25	1	4	30 25	....	....	5	4	15 00	
Ruddocks, C.-B	1	14	14 00	5	3	31 00	4	....	....	11	17 00	
LaRochelle	....	....	....	11	7	32 00	11	7	....	....	32 00	
Totaux	459	315	214 35	472	396	376 64	38	136	25	55	162 29	

EMBRANCHEMENT 150 MILE-HOUSE QUESNEL-FORKS.

Bureaux.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Harper's-Camp, C.-B	332	283	207 33	276	224	173 45	....	....	56	59	....	33 88
Hydraulic, C.-B	37	80	27 57	3	20	2 60	....	....	34	60	....	24 97
Meiss-Lake, C.-B	....	....	....	1	7	12 59	1	7	....	....	12 59	
Quesnel-Forks, C.-B	343	242	239 79	429	405	392 47	86	163	....	....	152 58	
Roses, C.-B	14	17	15 51	56	41	51 54	42	24	....	....	36 03	
Wiggins, C.-B	19	17	14 91	26	26	43 13	7	9	....	....	28 22	
Totaux	745	639	505 11	791	723	675 78	136	203	90	119	229 52	58 85

150 MILE HOUSE—BELLA-COOLA.

Alexis-Creek, C.-B	230	133	183 45	101	115	111 82				129		71 63
Anaham-Lake, C.-B				19	12	40 49	19	12			40 49	
Armstrong, C.-B.				2		12 55	2				12 55	
Atnarko, C.-B	51	24	30 12	31	11	21 55			20	13		17 57
Bayliffs, C.-B	38	17	64 91	20	12	39 50			18	5		25 41
Beaumont, C.-B	2		3 75	8	3	36 02	6	3			32 27	
Becher, C.-B	310	363	264 97	210	228	182 70			100	137		82 27
Bella-Coola, C.-B	659	545	1,113 29	351	486	707 47			308	59		405 82
Borland, C.-B	8	12	13 90	55	46	58 25	47	34			44 35	
Canoe Crossing, C.-B	2	5	2 05	3	1	2 00	1			4		5
Chilanco-Crossing, C.-B	4	1	44 00	2	1	30 50			2			13 50
Chimney-Creek, C.-B				9	4	11 75	9	4			11 75	
Firvale, C.-B				4	1	31 63	4	1			31 63	
Hanceville, C.-B	153	109	179 57	100	100	112 22			53	9		67 35
Kleena-Kleene, C.-B				1	11 71	11 71	1	1			11 71	
Kluna-Kluna, C.-B	48	42	42 84	8	8	16 15			40	34		26 69
Lees, C.-B	137	65	195 36	158	73	217 90	21	8			22 24	
Lownesses, C.-B	17	4	29 20	20	5	39 65	3	1			10 45	
Macauley, C.-B				9	3	28 25	9	2			28 25	
Martin, C.-B	1	2	6 60	45	27	43 99	44	25			37 39	
Marvin, C.-B			12 50			30 00					17 50	
Newton, C.-B				8	6	49 11	8	6			49 11	
Onward-Ranch, C.-B	118	153	119 50	132	166	133 59	14	13			14 00	
Pyper, C.-B	1	2	6 35	45	40	68 78	44	38			62 43	
Redstone, C.-B				13	14	18 80	13	4			18 80	
Tatla-Lake, C.-B	9	13	42 34	17	149	154 97	8	136			112 64	
William's-Lake, C.-B	26	64	58 25	33	47	51 22	7			17		7 03
Youngs, C.-B			5 00	7	5	34 61	7	5			29 61	
Totaux	1,814	1,554	2,426 95	1,411	1,552	2,297 18	267	294	670	296	587 55	717 32

EMBRANCHEMENT ASHCROFT—SAVONAS.

McAbees' C.-B				5	4	17 20	5	4			17 20
Semlin, C.-B				11	17	19 20	11	17			19 20
Walhachin, C.-B				139	165	64 52	139	165			64 52
Totaux				155	186	100 92	155	186			100 92

LIGNES TELEGRAPHIQUES DU YUKON—*Suite.*

EMBRANCHEMENT QUESNEL—BARKERVILLE.

ETAT COMPARITF des recettes pour les années terminées le 31 mars 1914 et le 31 mars 1915—*Suite.*

Bureaux.	Exercise financier 1913-1914.			Exercice financier 1914-1915.			Sommaire.					
	Messages.		Recettes.	Messages.		Recettes.	Messages. Augmentation.		Messages. Diminution.		Recettes. Augment.	Recettes. Diminut
	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Barkerville, C.-B.	733	715	530 11	1,081	446	518 23	348	....	....	269	....	11 88
Cottonwood, C.-B.	75	60	36 90	27	45	41 20	....	....	48	15	4 30	
Locke's, C.-B.	2	3	8 54	....	....	15 00	....	....	2	3	6 46	
Stanley, C.-B.	286	205	359 11	215	155	294 53	....	....	71	50	....	64 58
Wingdam, C.-B.	76	93	106 05	16	20	38 75	....	....	60	73	....	67 30
Totaux	1,172	1,076	1,040 71	1,339	666	907 71	348	....	181	410	10 76	143 76

EMBRANCHEMENT HOOALINQUA—LIVINGSTONE CREEK, T. Y.

Bureaux.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Livingstone-Creek, T.Y.	45	15	47 50	59	55	77 67	14	40	....	....	30 17	
Mason's-Landing, T.Y.	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	
Totaux	46	15	47 50	59	55	77 67	14	40	1	....	30 17	

EMBRANCHEMENT TERRACE—STEWART, C.-B.

Bureaux.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Aiyansh, C.-B.	162	121	204 34	144	122	196 51	....	1	18	....	....	4 83
Alice-Arm, C.-B.	52	49	48 46	61	60	108 41	9	11	....	....	59 95	
Anyox C.-B.	1,284	1,044	2,689 02	1,443	1,117	4,337 16	159	73	....	....	1,648 14	
Maple-Bay, C.-B.	6	3	9 35	20	13	33 34	14	10	....	....	23 99	
Rosswood, C.-B.	43	46	31 44	45	49	27 74	2	3	....	....	....	3 70
Stewart, C.-B.	669	549	1,255 73	384	487	749 35	....	....	285	62	....	506 38
Swamp-Point, C.-B.	1	....	21 83	....	....	30 00	....	....	1	......	8 17	
Totaux	2,217	1,812	4,257 17	2,097	1,848	5.482 51	184	98	304	62	1,740 25	514 91

LIGNE DE L'ILE DE LA REINE CHARLOTTE.

Dead Tree Point, C.-B.	231	290	80 47	450	679	148 13	219	389	...	...	67 66	
Delkatlah, C.-B.	3	1	8 25	...	...	...	...	...	3	1	...	8 25
Ferguson, C.-B.	3	0	10 75	...	...	2 50	...	...	3	...	...	8 25
Graham Centre, C.-B.	16	10	27 13	29	19	45 15	13	9	...	...	18 02	
Indian Village, C.-B.	13	11	12 59	38	16	35 27	25	5	...	...	22 68	
Lawn Hill, C.-B.	7	6	4 68	57	47	76 30	50	41	...	...	71 62	
Massett, C.-B.	197	182	187 25	492	561	410 63	295	379	...	...	223 38	
Meyer Lake, C.-B.	...	...	7 50	0	0	2 50	...	...	...	...	...	5 00
Miller Creek, C.-B.	...	...	85	3	3	19 92	3	3	...	...	19 07	
Nadu, C.-B.	3	6	10 75	17	19	36 00	14	13	...	...	25 25	
Port Clements, Queenstown, C.-B.	142	99	103 01	398	205	215 93	256	106	...	...	112 92	
Queen Charlotte, C.-B.	95	96	129 83	251	204	205 98	156	108	...	...	76 15	
Skidegate, C.-B.	15	32	30 90	47	101	57 24	32	69	...	...	26 34	
Tl-Eh, C.-B.	7	6	5 50	61	30	24 00	54	24	...	...	18 50	
Tow Hill, C.-B.	20	3	20 96	59	29	69 14	39	26	...	...	48 18	
White Creek, C.-B.	...	...	1 25	1	0	17 19	1	...	...	...	15 94	
Woden, C.-B.	17	14	28 05	61	44	79 32	44	30	...	...	51 27	
Totaux	769	756	669 72	1,964	1,957	1,445 20	1,201	1,202	6	1	796 98	21 50
Moins les montants payés pour la T.S.F.	...	...	349 35	...	...	...	...	...	...	...	...	
Revenu net	...	...	320 37	...	...	...	...	...	...	...	...	

VANCOUVER, C.-B., 23 juin 1915.

J. T. PHELAN,
Surintendant.

RAPPORT N° 12—VAISSEAU CABLE *TYRIAN*.

HALIFAX, N.-E., 31 mars 1915.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général des télégraphes du gouvernement,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Ci-joint un sommaire de l'ouvrage fait par le steamer *Tyrian*, ainsi que les différentes longueurs de câble qui ont été manutentionnées:

29 avril.—Arrivée à Gannet Rock.
2 mai.—Pose de 3·28 nœuds de câble entre Three Islands et l'île Little Wood.
9 " —On termine la connexion entre l'île Duck, l'île Nantucket et Grand Manan, 2·25 nœuds.
14 " —Pose d'un câble d'atterrissement à Wood Harbour.
16 " —Fin du travail de la pose d'un câble entre l'île Seal et Prospect Point, 15·38 nœuds.
18 " —On termine la connexion entre l'île Cap Negro et Purgatory Point et entre les îles Half Moon et Blanche; respectivement 1·21 et 1·43 nœuds.
19 " —Arrivée à Halifax.
11 juin.—On termine le transbordement du câble de l'Ile-du-Prince-Edouard, du bateau *Greenwich* et l'on quitte Halifax pour le détroit de Northumberland.
20 " —On termine la pose du câble de l'île Caribou Wood, 12·5 nœuds.
4 juillet.—On termine la pose du câble de Cap Traverse à Cap Tormentine, 8·82 nœuds.
16 " —On termine les réparations du câble Meat Cove Old Harry.
17 " —Réparations du câble Meat Cove—Ile Saint-Paul.
20 " —Réparations au câble du Petit Bras d'Or.
22 " —Réparations au câble de Grand Bras d'Or.
25 " —Réparations au câble de Grosse-Ile—Ile Bryon.
31 " —Fin des réparations au câble de Longue-Pointe à Mingan—câble de l'île d'Anticosti.
14 septembre.——Fin des réparations du câble de la rivière Saguenay.
5 octobre.—Fin des réparations du câble de l'île Deer.
9 février.—A Halifax, transbordement de câble du *Sagamore*.
31 mars.—A Halifax.

LONGUEURS DE CÂBLES SOUS-MARINS.

Date.	Câble pour eau profonde.	Nœuds.	Nœuds.
1914			
	Câble en main, 1er avril 1914		34·38
1er avril	Expédié à Manitoulin	3·00	
7 "	" Leamington, Ont.	1·50	
14 "	" Berthierville, P.Q	0·73	
2 mai	Pose du câble Three-Islands—Ile Little-Wood	3·28	
8 "	" Ile Duck—Ile Nantuckett	2·25	
16 "	" Ile Seal—Prospect-Point	15·38	
18 "	" Cap Purgatory—Ile Negro	1·21	
18 "	" Ile Blanche—Ile Half-Moone	1·43	
10 juill.	Relevé		0·38
10 "	"		4·40
13 "	"		0·53
14 "	"		0·81
16 "	Pose du câble des Iles-de-la-Madeleine	5·33	
16 "	Condamné	0·13	
17 "	Pose du câble de Saint-Paul	0·28	
22 "	" Grand-Bras-d'Or	0·10	
25 "	" l'île Brion	0·33	
3 août	Relevé		0·38
3 "	"		0·03
3 "	"		0·06
3 "	"		0·54
3 "	"		0·11
3 "	"		0·60
3 "	"		0·29
3 "	Posé	0·91	
3 "	"	1·27	
3 "	"	0·42	
6 "	Expédié à Lévis, P.Q.	2·50	
7 "	Relevé, câble de téléphone		1·81
22 sept.	" réparations à Tadoussac		0·66
22 "	"		0·13
22 "	"		0·07
23 "	Posé à Tadoussac	1·00	
23 "	Condamné	0·20	
13 nov.	Pose du câble Eastport—Ile Deer	0·10	
4 déc.	Expédié à la Colombie-Britannique	1·50	
1915			
8 février.	Reçu du *Sagamore* pour expédier au Nord-Ouest et à la Colombie-Brit.		23·00
31 mars	Câble en mains		25·33

CÂBLE D'ATTERRISSEMENT.

1914			
16 mai	En mains		2·14
16 "	Posé à l'Ile Seal	0·26	
31 mars	En mains	1·88	
		2·14	2·14

CÂBLE À DEUX ÂMES.

9 juin	Reçu de Greenwich.		14·00
19 "	Posage du câble Caribou—Ile Wood	12·50	
	En mains	1·50	
		14·00	14·00

CÂBLE À QUATRE ÂMES.

11 juin. .	Reçu de Greenwich	....	10·00
3 juil . .	Posage du câble Traverse—Tourmentine	8·82	
	En mains	1·18	
		10·00	10·00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre dévoué,

A. B. McDONALD,

Electricien du steamer "Tyrian".

PARTIE VI

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1914-15

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

PERCEPTION DES REVENUS,

OTTAWA, le 22 juin 1915.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les opérations de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Durant la dernière année, le revenu provenant des travaux publics accuse une diminution de $31,998.03; le montant total est de $238,641.31, au lieu de $270,639.34 pour l'année précédente.

La perception des recettes accuse une diminution de $25,726.40, offrant un total de $229,931.12, comparé à $255,657.52 pour l'année précédente.

Le revenu provenant des glissoirs et estacades a été de $80,609.29, ou $3,725.76 de plus que durant l'année précédente.

La perception a été de $80,598.12, ou $3,714.90 de plus que pendant le terme précédent.

Les redevances non perçues pour droits de glissoirs et d'estacades, ont été augmentées de $11.17.

Les bassins de radoub ont rapporté $35,304.56 ou $26,283.25 de moins que durant l'exercice 1913-14.

Les loyers perçus, les ventes se sont élevés à $114,028.44 ou $3,256.06 de moins que l'année précédente.

Après avoir indiqué, d'une manière générale, les diverses sources de revenu, je vous soumets, ci-joints, les détails des différents services, sous leurs titres respectifs.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

DISTRICT D'OTTAWA.

Les droits accrus forment un total de $35,344.81 ou $10,764.43 de plus qu'en 1913-14.

Le nombre de billots descendus par les glissoirs et estacades a été de 4,154,855, ou 165,572 de plus que l'année précédente.

Il n'a pas passé de bois carré.

Des droits accrus dans ce district, tous ont été perçus à l'exception de $16.17.

Des redevances accumulées depuis le 1er juillet 1889, époque à laquelle ce ministère prit charge de la perception, il reste encore à percevoir $9,161.61; on verra dans l'état n° 2 ci-dessous, les détails de ces redevances non perçues.

Des redevances accumulées avant le 1er juillet 1889, il reste encore à percevoir $56,805.65 qui devraient être biffés. Voir les détails aux états n°s 1 et 3 ci-annexés.

Etat de comptes du district d'Ottawa.

Droits imposés durant l'année finissant le 31 mars 1915.	$35,344 81
Droits non payés le 31 mars 1913.	9,145 44
	$44,490 25
Droits perçus.	35,328 64
Impôts en souffrance le 31 mars 1915.	$ 9,161 61

Cette balance est composée comme suit:—

Droits accrus en	1889-90	$ 6,903 05
" "	1890-91	28 42
" "	1892-93	379 80
" "	1896-97	196 71
" "	1903-04	637 37
" "	1911-12	723 63
" "	1912-13	251 15
" "	1913-14	25 31
" "	1914-15	16 17
		$ 9,161 61
Impôts en souffrance avant le 1er juillet 1889, alors que le ministère prit charge de la perception		$56,805 65

Etats en détail.

N° 1.—Etat des sommes dues avant le 1er juillet 1889, non perçues le 31 mars 1915.

N° 2.—Etat des droits accrus depuis le 1er juillet 1889, à Ottawa, non perçus le 31 mars 1915.

N° 3.—Etat des droits restant à percevoir avant le 1er juillet 1889, à Québec, non perçus le 31 mars 1915.

N° 4.—Etat du nombre de pièces de bois équarri, de billots, etc., passés par les glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915.

N° 5.—Etat des droits provenant des glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915.

A l'exception de trois montants s'élevant à $1,044.70, tout le revenu des glissoirs et estacades de l'Ottawa, a été perçu depuis que j'ai pris charge en 1889, sauf ce qui aurait dû être biffé il y a longtemps ou quelques item qui devront être oubliés.

DISTRICT D'OTTAWA.

Bien que le nombre de billots qui ont été passés dans les glissoirs et estacades, pendant l'année dernière, ne s'élevât qu'à 165,572 de plus que la quantité de l'année précédente, le revenu a été de $10,764.43 de plus que le montant perçu en 1913-14. On peut facilement expliquer pourquoi le revenu ainsi perçu accuse une augmentation non proportionnée au nombre de billots descendus dans ces glissoirs et estacades: au cours de l'année 1913-14, M. J. R. Booth a retenu tous ses billots coupés sur les tributaires sur lesquels les impôts du gouvernement sont perçus, et ces billots ont été descendus l'été dernier: or, tandis qu'en 1913-14 la quantité de billots qui passèrent dans les glissoirs et estacades fut un peu moindre qu'en 1914-15, les glissoirs et estacades par lesquels le plus de billots furent descendus étaient ceux qui rapportèrent le plus bas taux de passage.

Le glissoir de Hull est le seul de la rivière Ottawa dont le revenu est moindre en 1914-15 que l'année précédente, la différence étant de $834.42 de plus pour 1913-14. Ci-suit l'augmentation en 1914-15 des glissoirs et estacades suivantes: estacade des Cheneaux, $278.42; rivière Petawawa, $3,375.20; Madawaska, $94.04; Coulonge, $79.36; Dumoine, $135.80; rivière Noire, $6,163.19; Gatineau, $1,474.66.

En additionnant ces augmentations, et en déduisant du total la diminution de $834.42, sur les opérations de la rivière principale d'Ottawa, et $1.82 d'intérêt pour 1913—cet item ne paraissant pas dans le rapport de l'année dernière—on a une augmentation totale de $10,764.43, tel que mentionné plus haut. La saison de 1913 a été l'une des plus mauvaises qui aient été enregistrées, pour l'industrie du bois sur la rivière Ottawa et ses tributaires. Elle a été même plus défavorable, en 1914, telle-

ment, que plus d'une fois, quelques-unes des grandes compagnies ont presque décidé de fermer leurs scieries, la provision de billots n'étant pas suffisante pour les maintenir en opération. En effet, tard dans l'été, quelques-unes ont été obligées de fermer complètement, non seulement à cause du manque de billots mais parce que le niveau de la rivière était si bas qu'il était impossible d'obtenir le pouvoir nécessaire au fonctionnement de la scierie. Je m'attendais à ce que le revenu atteignît le montant normal, mais bien que mes espérances n'aient pas été complètement deçues, le résultat a été bien moindre que celui que j'anticipais lorsque je fis mon rapport, l'année dernière.

Jusqu'à présent, quoique la rivière Ottawa n'ait pas atteint son niveau ordinaire du printemps, les conditions pour le flottage des billots ont été cependant favorables. Sur un cours d'eau, une seule compagnie a réussi à descendre les billots qu'elle avait coupés pendant les quatre dernières saisons.

Comme les saisons ont changé et la provision d'eau a été si irrégulière, il a été difficile d'anticiper quel sera le revenu pour l'année courante; cependant, si les conditions actuelles continuent, il devrait y avoir une augmentation considérable sur le revenu de la saison de 1914-15.

DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

Le revenu de ce district a été de $43,283.75, ou $6,725.88 de moins qu'en 1913-14.

Les perceptions se sont élevées à $43,288.78, soit $6,740.88 de moins qu'en 1913-14.

A l'exception de $3,709.62, les droits de 1909-10, tous les droits accrus dans ce district depuis que j'en ai pris charge en 1892, ont été perçus.

Le montant en souffrance des droits accrus avant le 1er juillet 1892 n'a pas changé, savoir: $14,481.49, et devrait être biffé pour les raisons données dans l'état n° 6 ci-joint.

La quantité de pièces de bois de toutes les espèces, qui ont passé dans les ouvrages, est de 5,745,291 de bois de pulpe et de billots, soit 14,792 pièces de moins que l'année précédente.

La différence entre le nombre de billots qui ont passé dans les glissoirs et estacades et celui de l'année précédente, c'est-à-dire 14,992 pièces, est tellement hors de proportion avec la diminution du revenu, qui était $6,725.88 de moins qu'en 1913-14, qu'une explication est nécessaire. Dans cette dernière année, la quantité de billots qui ont été descendus sur la rivière Saint-Maurice était de 2,462,059 pièces, mais en 1914-15, il n'y en a eu que 1,977,904 pièces: d'un autre côté, il y a eu 2,687,180 billots retenus à Grand'Mère, l'année dernière, tandis que l'année précédente, on n'en avait retenu que 1,977,904; aux chutes de Shawinigan, il y avait 24,708 billots de plus qu'en 1913-14.

Or, on verra que, bien que la quantité totale de billots en 1914-15 n'ait été qu'un peu moindre, la disproportion entre le revenu et celui de l'année précédente est due à ce que le nombre de billots, qui ont été passés par tous les glissoirs et estacades, était 748,976 pièces de moins qu'en 1913-14.

Dans ce district, les circonstances ont été même plus défavorables aux industriels de bois qu'elles ne l'ont été dans le district d'Ottawa.

Au commencement de l'été, l'eau était si rare qu'on a discontinué le triage, à La-Tuque; il n'y avait pas assez d'eau dans le chenal pour flotter les billots qui sortirent des barrières de triage. Après environ un mois, on recommença le triage, mais le flottage de la quantité principale des billots était alors fini. C'est pourquoi des quantités extraordinaires de billots furent laissés sur le cours d'eau principal, l'automne dernier. A part cela, on en avait de grandes quantités sur les plus petits cours d'eau où ils avaient été laissés durant l'hiver. Cette année, malgré la rareté de la neige de l'hiver dernier, les plus petits cours d'eau de ce district étaient en assez bonnes conditions au printemps, pour le flottage des billots, et on m'apprend que tous les billots des plus petits cours d'eau, à l'exception de quelques-uns qui furent retenus à dessein, ont été descendus jusque sur la rivière Saint-Maurice. Par conséquent,

il devrait y avoir une grande quantité extraordinaire de billots aux scieries, cette saison: environ huit millions de pièces passeront par les ouvrages du gouvernement.

La compagnie *St. Maurice River Boom and Driving* font un bon travail en s'occupant de la descente des billots coupés dans ce district; le tout est descendu de La-Tuque jusqu'à Trois-Rivières sous la même direction. Les dépenses sont moindres et les résultats sont meilleurs que sous le vieux système où chaque compagnie faisait la descente de ses propres billots.

Il y a cependant un désavantage qui empêche la descente rapide des billots, c'est la nécessité de faire trois triages séparés des billots destinés pour Trois-Rivières avant qu'ils arrivent sur place. Comme ceci est inévitable, les compagnies de La-Tuque, de Grand'Mère et des Chutes Shawinigan doivent faire preuve de bonne volonté afin de coopérer pour réduire le délai autant que possible.

Il est facile d'imaginer un plan et de formuler certains règlements pour la direction d'une industrie quelconque, mais souvent les circonstances déjouent complètement les desseins qui semblent être les meilleurs et les plus pratiques.

C'est ce qui est arrivé, cette année. De plus, la quantité de billots qu'on se proposait de passer aux trois endroits mentionnés est bien au-dessous du chiffre requis pour que la descente principale soit terminée à une date fixe, cet automne, afin que tous les billots descendus soient sciés avant la clôture de la saison. A moins d'être déçu par ma propre expérience, je doute beaucoup, qu'au train que les billots sont descendus par les compagnies du haut de la rivière, il y en ait beaucoup de ceux destinés pour Trois-Rivières qui soient laissés dans les estacades, cet hiver.

Je dois noter avec chagrin que la compagnie *Grés Falls* a subi un grave contretemps. Leur scierie, qui était une des plus considérables de Trois-Rivières, a été détruite par un incendie, dans le mois de mai 1915.

La compagnie ne tarda pas à reconstruire, mais malgré leurs plus grands efforts, il sera tard dans la saison avant qu'elle soit en mesure de produire la quantité moyenne de bois qu'elle sciait quotidiennement, l'année dernière. En conséquence, elle a retenu à dessein une grande quantité de billots dans des endroits où ils seront en sûreté et d'où ils pourront être descendus à bonne heure, l'année prochaine.

Somme toute, je crois que cette année sera la meilleure; la quantité de billots descendus est la plus grande qu'on ait vue, et par conséquent, le revenu accusera une considérable augmentation sur celui de l'année dernière.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Les droits provenant de ce district se chiffrent seulement à $846.48, soit $834.48 de plus que l'année précédente. Tous ont été perçus.

Les impôts en souffrance le 31 mars 1913 formant un montant de $3,556.89, $3,521.19 devraient être biffés, suivant un jugement de la cour d'Echiquier; la balance, $35.70, devra aussi être abandonnée, le débiteur étant un homme complètement insolvable lors de son décès. Les détails sont contenus dans l'état n° 7 ci-joint.

Les ouvrages à Burleigh-Falls ayant été reconstruits, on n'éprouva aucune difficulté à descendre les billots en cet endroit, l'été dernier. En effet, pour la première fois, je n'ai pas reçu une seule plainte des industriels de bois; ceci est à cause du léger changement qui a été fait à la pile située à la tête des chutes, de sorte que les billots peuvent être passés vers le milieu du chenal, évitant ainsi un angle où avaient lieu des encombrements qui ne pouvaient être brisés qu'aux prix de fortes dépenses.

Je regrette de dire que la *Cavendish Lumber Co.*, qui avait une scierie à Lakefield, Ont., y ont suspendu complètement leurs opérations, et je crois que les personnes de qui elle avait loué cette scierie ont l'intention de la démolir.

La *Cavendish Lumber Co.* était celle qui contribuait le plus au revenu de ce district; c'est pourquoi ce montant est bas, comparé à celui des années précédentes. Je ne crois pas que nous ayions, à l'avenir, plus de $1,000 de ce chef.

Quand le ministère des Chemins de fer et Canaux reconstruisit le barrage à Fenelon-Falls, la partie supérieure du glissoir a été enlevée, et comme la quantité

de bois qui sera descendue à cet endroit est si insignifiante, on a pas cru à propos de dépenser plus d'argent en cet endroit pour l'industrie du bois. Nous n'aurons plus par conséquent de revenu de cet endroit.

DISTRICT DU SAGUENAY.

Les droits accrus durant l'année terminée le 31 mars dernier, se sont élevés à $1,134.22, soit $1,147.27 de moins que l'année précédente. Tous les droits ont été perçus.

Cette diminution dans ce district provient de ce qu'une dés plus importantes compagnies, qui obtenait autrefois ses billots de l'estacade du Saguenay, les amène maintenant à son moulin par le chemin de fer Ha-Ha-Bay et Saguenay, au lieu de les flotter sur la rivière Saguenay. Il n'y a qu'une seule compagnie qui se sert maintenant de l'estacade du gouvernement; elle passe tous ses billots ayant moins de 8 pouces de diamètre à la *Chicoutimi Pulp Co.* qui dispose par conséquent, de la plus grande quantité de billots qui sont descendus par nos ouvrages.

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN D'ESQUIMALT.

Les recettes provenant de ce bassin ont été de $13,995.90, soit une augmentation de $7,257.34 sur l'année précédente. (Voir état n° 8.)

Le bassin fut occupé pendant 109 jours, dont 37 jours par les vaisseaux de Sa Majesté et du gouvernement canadien. Vingt-sept vaisseaux, ayant un tonnage de 65,183 tonnes, ont fait usage du bassin.

J'ai visité ce bassin en juillet 1914, et j'ai examiné soigneusement les livres et les comptes; ceux-ci ont été bien tenus et s'accordaient parfaitement avec les rapports mensuels envoyés au ministère, au cours des quatre dernières années.

A Esquimalt, j'ai rencontré les principales personnes, qui s'occupent du radoub des bateaux dans ce bassin, et j'eus une occasion favorable de juger qu'il serait bien plus avantageux au commerce s'il était possible d'y installer un appareil à air comprimé et une grue mobile.

Actuellement, quand on a besoin d'un appareil à air comprimé, il doit être transporté des chantiers maritimes au bassin et renvoyé quand l'ouvrage est fini. Ceci coûte $200 à chaque bateau, de sorte qu'il devient facile à décider où le vaisseau doit être amené pour être réparé.

Je me permets de suggérer que ces améliorations soient faites, parce que je suis convaincu que l'intérêt sur le coût de cet outillage et les dépenses occasionnées par son entretien pourraient être défrayés en exigeant pour son usage, en sus des impôts ordinaires du bassin, un taux raisonnable que les propriétaires des bateaux seraient consentants de payer.

Nous avons, le gardien du bassin et moi, examiné soigneusement les règlements, et plusieurs changements y ont été faits en vertu d'un Arrêté du Conseil en date du 31 mars 1915.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le revenu a été de $9,026.01 de moins qu'en 1913-14, étant $21,308.66. (Voir état n° 9.)

Au cours de la saison de navigation, le bassin fut occupé pendant 302 jours, par 15 vaisseaux ayant un tonnage de 28,826 tonnes.

Pendant l'hiver 1914-15, le bassin a été occupé par les dragues *Fruhling, Galveston* et *Progress,* le steamer *Alice* et le remorqueur *Storm King.*

BASSIN DE KINGSTON.

Le 1er mai 1910, la *Kingston Shipbuilding Co.* a pris possession de ce bassin à raison d'un loyer annuel de $10,000, payable à la fin de l'année. Mais les affaires qu'elle a établies, dit-on, n'ont pas rapporté autant qu'elle ne s'attendait et il n'en résulta que des pertes sérieuses. La compagnie fait maintenant des démarches pour faire diminuer considérablement son loyer. En attendant une décision, la compagnie n'a rien payé au ministère pour l'année dernière.

LOYERS.

La perception des loyers accordés par le ministère était autrefois faite par le ministère du Revenu de l'Intérieur.

Les états n°s 10 et 12 montrent en détail la condition, au 31 mars 1915, des comptes pris, le 31 mars 1909, au ministère du Revenu de l'Intérieur.

L'état n° 11 expose la condition du compte des ventes de terrain et d'intérêt, pris aussi du Revenu de l'Intérieur, et qui n'a subi aucun changement depuis plusieurs années.

Plusieurs des comptes non perçus sont vieux de plusieurs années, d'autres sont sous enquête, et je m'attends à ce que quelques-uns devront être biffés pour des raisons valables.

A part les loyers plus haut mentionnés, le revenu provenant des propriétés du gouvernement est devenu un important item, étant, en 1914-15, de $119,203.46, y compris les ventes et l'intérêt, soit $9,440.54 de moins qu'en 1913-14.

Sur ce montant, $109,203.46 ont été collectés, $7,165.77 ont été biffés pour payer les commissions, les dépenses, les réparations et pour cause de pauvreté, et $21,614.05 étaient encore dus à la fin de l'année.

La plus grande partie de cette augmentation provient des loyers des propriétés de la rue Wellington et des rues adjacentes, expropriées ou achetées pour servir d'emplacement aux nouveaux édifices et du loyer du bureau de poste de Toronto.

Une partie considérable du montant non perçu est retenue par des locataires en attendant le règlement de leurs réclamations ou pour d'autres raisons. J'espère qu'à la fin de l'année toutes ces dettes seront payées, à l'exception, peut-être de quelques petits comptes.

Le montant non perçu peut paraître considérable, mais l'on ne doit pas oublier qu'il comprend les arrérages de l'année dernière, provenant, en grande partie, des loyers de la rue Sussex, et un paiement de $1,333.34 sur une propriété vendue, à Westminster, C.-B., qui fut réduit à $1,000, et $1,500 sur une propriété vendue, à Gananogue, Ont., qui n'est pas encore échu.

Dans le cas des loyers de la rue Sussex, la plupart des édifices, maintenant démolis, étaient vieux et en très mauvais état; les locataires se recrutaient parmi la classe pauvre et bien souvent étant affligés par la maladie ou quelque autre malheur, il se trouvèrent dans l'impossibilité de payer. Nous ne pouvions les expulser et c'est la cause du déficit qui devra être biffé en plusieurs cas.

Quatre agents s'occupent des propriétés de la rue Wellington et je ne prévois aucune perte de ce chef.

La grande augmentation de ce compte a été une surcharge sérieuse pour le bureau, cependant, je suis heureux de pouvoir dire que tout l'ouvrage est fait jusqu'à date.

Etat des loyers perçus et du revenu des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1915 :—

Loyers hydrauliques et autres..........................	$ 4,288 00
Edifices de la rue Sussex........................	1,949 30
Edifice Egan, rue Wellington, côté sud, Ottawa......	5,933 32
Rue Wellington, côté nord....................	62,456 37
Province de la Saskatchewan..................	1,764 00
Province du Manitoba......................	441 00
Endroits divers...........................	2,793 50
Sites d'édifices publics......................	4,542 24
Loyer du vieux bureau de poste, Victoria, C.-B......	7,894 45
Site du bureau de poste de Toronto..............	19,036 26
Ventes et intérêt..........................	2,930 00
	$114,028 44

TABLEAU DU REVENU.

Des Travaux publics, pour l'année terminée le 31 mars 1915, comparé avec le revenu de l'année terminée le 31 mars 1914, et les montants de perceptions des dits comptes.

—	Année terminée le 31 mars 1915.	Année terminée le 31 mars 1914.	Augmentation, 1915.	Diminution, 1915.
Glissoirs et estacades.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
District d'Ottawa	35,344 81	24,580 38	10,764 00	
District du Saint-Maurice	43,283 78	50,009 66		6,725 88
District de Newcastle	846 48	12 00	834 48	
District du Saguenay	1,134 22	2,281 49		1,147 27
Diminution, 1915, $3,725.76	80,609 29	76,883 53	11,598 91	7,873 15
Bassins de radoub.				
Esquimalt, C.-B	13,995 90	21,253 24		6,257 34
Kingston, Ont		10,000 00		10,000 09
Lévis, Qué	21,308 66	30,334 67		9,026 01
Diminution, 1915, $6,283.35	35,304 56	61,587 91		26,283 25
Loyers et ventes.				
Loyers des pouvoirs hydrauliques	3,498 00	3,498, 00		
Menus travaux publics	26 00	26 00		
Autres propriétés publiques	119,203 46	128,643 90		9,440 54
Diminution, 1915, $9,440 44	122,727 46	132,167 90		9,440 54
Accru.				
Droits de glissoirs et estacades	80,609 29	76,883 53	3,725 76	
Bassin de radoub	35,304 56	61,587 91		26,283 35
Loyers et ventes	122,727 46	132,167 90		9,440 44
Diminution, 1915, $31,998 03	238,641 31	270,639 34	3,725 76	35,723 79
Perçu.				
Droits de glissoirs et estacades	80,598 12	76,883 22	3,714 90	
Bassins de radoub	35,304 56	61,489 80		26,185 24
Loyers et ventes	114,027 44	117,284 50		3,256 06
Diminution, 1915, $25,726.40	229,931 12	255,657 52	3,714 90	29,441 30

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juillet 1915.

ED. T. SMITH,
Percepteur des revenus.

N° 1—ETAT des droits de glissoirs et estacades de la rivière Ottawa, dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 31 mars 1915.

Débiteurs.	Dettes mauvaises ou douteuses.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Autres droits de glissoirs et d'estacades en litige.	Total des droits dus le 30 sept. 1902.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
John et Wm. McLean	53 14			53 14	1873	Insolvable.
John Rowan	342 50			342 50	1872-1873	"
Lemieux et Charette	21 30			21 30	1873	"
Taillon et Lapierre	148 10			148 10	1873-1874	"
Mosgrove et McHarry	261 42			261 42	1873-1874	"
W. C. Wells	600 90			600 90	1873-1874	"
Dufresne et McGarity	528 80			528 80	1874-1875	"
Walton Smith	171 46			171 46	1874-1875	"
A. H. Baldwin	3,507 92			3,507 92	1871 à 1874	"
L'hon. James Skead	9,807 65			9,807 65	1861-63-64-69-75 à 1878	"
Batson et Currier	5,558 70			5,558 70	1875 à 1877	"
A. F. A. Knight	546 30			546 30	1878	"
James Walker	11 25			11 25	1877	"
R. Campbell et Fils	1,558 50			1,558 50	1879 à 1881	"
James G. Bryson	73 50			73 50	1886	"
Costello Frères	90 62			90 62	1882	"
N. E. Cormier	428 34			428 34	1888	"
James Yuhill	9 29			9 29	1876	Surcharge.
J. et B. Grier	76 84			76 84	1883	"
R. et W. Conroy	95 42			95 42	1882-1883	" mentionné dans le rapport S—38, p. mars 1886.
A. P. White	101 00			101 00	1881	"
B. Caldwell et Fils	4 33			4 33	1887	"
J. R. Booth		9,871 93	398 88	10,270 81	1881 à 1888	$398.88, contre-réclamation pour dommages causés par la rupture de l'estacade Coulonge.
Perley et Pattee		8,889 85		8,889 85	1881 à 1888	
The Bronson & Weston Lumber Co.		8,180 79		8,180 79	1881 à 1888	
Pierce et Cie		462 18		462 18	1888	
G. A. Grier et Cie		1,060 59		1,060 59	1886-1887	* Estacades des Chaudières. Ces messieurs prétendent qu'ils ont maintenu ces estacades entièrement à leurs propres frais depuis 1881.
Succession de feu Levi Young		1,461 20		1,461 20	1881 à 1885	
Wm. Mason		413 85		413 85	1881 à 1888	
Gilmour et Cie		406 27		406 27	1884	
John Rochester		258 88		258 88	1881 à 1883	
J. et G. Bryson			252 20	252 20	1886	Contre-réclamation pour dommages causés par la rupture des travaux à Coulonge.
	23,997 28	31,006 54	651 08	55,653 90		

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, 7 juillet 1913.

EDW. T. SMITH, *percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

N° 2—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889 et non perçus le 31 mars 1915.

Nom.	Années auxquellea les droits sont dus.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Droits ordinaires.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
J. R. Booth	1889-90	2,561 69	....	2,561 69	La question des droits des Chaudières a été soumise au conseil et renvoyé à la Commission du Trésor. Ces sommes devraient être biffées.
The Bronson & Weston Lumber Co	1889-90	2,056 96	....	2,056 96	
Perlee & Pattee	1889-90	1,203 26	....	1,203 26	
Wm. Mason & Sons	1889-90	167 66	....	167 66	
Pierce & Co	1889-90	913 48	....	913 48	
Alex. Fraser, acc. Thos. Stephens	1890-91	....	28 42	28 42	Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme.
J. R. Booth	1892-93	....	379 80	379 80	Somme retenue par M. Booth en règlem. d'un compte qui lui est dû et que l'aud. gén refuse de payer, parce que d'après cet état et l'état n° 1, M. Booth serait endetté envers le gouv.
Bryson & Fraser	1896	....	196 71	196 71	Ont une contre-réclam. p. trav. exécutés dans les glissoirs jusqu'à conc. de cette somme.
J. R. Booth	1903	....	339 27	339 27	Droits de glissoirs de Petewawa en litige.
Hawkesbury Lumber Co	1903	....	298 10	298 10	" " "
Pembroke Lumber Co	1911-2-3	....	1,016 26	1,016 26	Contre-acompte pour construction d'un barrage.
		6,903 05	2,258 56	9,161 61	

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juillet 1915.

EDW. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

N° 3—ETAT des droits de glissoirs dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels les garanties ont été transmises à Québec pour perception.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
L'hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair	....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues, vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leurs réclamations.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits des glissoirs; conséquemment, les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juillet 1915.

N° 4—ETAT indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915.

	Pièces.
Bois carré	Aucun.
Billots	4,154,855
Bois d'estacades et de dimension	47,146
Traverses de chemins de fer	50,286
Poteaux de clôtures	25,466
Poteaux de téléphone	1,405
Total	4,279,158

Aussi 73,464¾ cordes de bois de pulpe. Recettes, provenant de ces sources, $35,344.81.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juillet 1915.

N° 5—ETAT des recettes provenant des travaux ci-dessus mentionnés de la rivière Ottawa et de ses tributaires pour l'exercice terminée le 31 mars 1915.

Ouvrage sur la rivière Ottawa ou sur d'autres rivières—

	Montant.
Rivière Ottawa	$ 1,293 65
Chenaux, estacades	4,188 88
Rivière Petawawa	9,325 04
" Madawaska	155 33
" Coulonge	4,392 11
" Dumoine	284 00
" Noire	8,706 10
" Gatineau	6,999 70
	$35,344 81

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juillet 1915.

N° 6—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades et autres travaux de la rivière Saint-Maurice, dus le 31 mars 1915.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Montant.	Total.	Remarques.
		$ c.	$ c.	
George Baptist, Fils et Cie. ..	1878	469 95		
" "	1879	2,110 02		
" "	1880	1,696 18	....	Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu des estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes. Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial M. McDougall, subséquemment juge, lequel après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises.
" "	1881	293 69		
" "	1882	165 80		
" "	1884	118 50		
" "	1888	4 28		
			4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie.........	1878	3,072 84		
"	1883	2,173 69		
"	1884	28 96		
"	1886	1 62		
"	1887	4 38		
			5,281 48	
Alex. Baptist........... ..	1879	2,116 96		
			2,116 96	
Wm. Ritchie et Cie	1888	779 24		
"	1889	332 11		
			1,111 35	Sur cette somme on prétend qu'il y a une surcharge de $754.20—Insolvable.
Ritchie Bros.................	1886	413 43	....	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $842.76 et d'une somme de $205.38 payée en 1884.
"	1887	634 71		
			1,048 14	
G. B. Hall..................	1890	....	49 34	Insolvable.
T. E. Normand..............	1890	....	14 28	Prétend que cette balance est une surcharge.
Trefflé Biron...............	1891	....	0 92	Le coût de la perception dépasserait ce montant.
			*14,481 49	
The Laurentide Paper Co....	1909	....	3,709 62	Contre-réclamation pour dommages.
			18,191 11	

*Pour faire coïncider cette balance avec les comptes publics, il faut déduire $7.93 crédités de trop à Alex. Baptist, et $217.17 ajoutés à ce crédit, étant $190.40 payés le 23 juillet 1884, et $26.77 portés de trop par erreur au compte de Wm. Little, non mentionnés dans aucun rapport du percepteur, ce qui laisse une balance de $14,690.73 due le 30 septembre 1894.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juillet 1915.

N° 7—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 31 mars 1915.

Nom.	Année dans laquelle les droits étaient dus.	Sommes en litige.	Droits ordinaires.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
Irwin & Boyd.....	1881....................	59 79	....	59 79	
Thompson & McArthur..	1880....................	52 78	....	52 78	
Jabez Thurston	1882....................	12 50	....	12 50	Insolvable.
McDougall & Ludgate...	1879....	65 07	....	65 07	
Bigelow & Trounce......	1882 à 1885..............	216 21	....	216 21	
R. G. Strickland........	1882, '83, '85, '86, '87,....	215 08	....	215 08	
Succ. de feu Geo. Hilliard	1877 à 1883 et 1886... ...	354 15	....	354 15	Mort et succession distribuée.
T. G. Hazlett...........	1881, '82, '84 à '89.......	885 25	....	885 25	
J. M. Irwin........	1882, '83, '85 à '88.......	698 45	....	698 45	D'après le jugement rendu par la cour de l'Echiquier, *re* Boyd *vs* Smith, ces montants ne peuvent pas être perçus.
D. Ullyott	1881 à 1887.............	547 68	....	547 68	
Greene & Ellis	1881 à '83, '85, '88 et '89	157 01	....	157 01	
A. W. Parkin...........	1884, '85, '88, '90 et '91...	65 92	....	65 92	
The Dickson, succ. de...	1883....................	137 50	....	137 50	
Alfred McDonald........	1888	40 80	....	40 80	
John Parkin...........	1889.	13 00	.... ..	13 00	
John Dovey..... ....,	1894, '95, '96...........	....	35 70	35 70	Mort.
		3,521 19	35 70	3,556 89	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juillet 1915.

N° 8—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades pour le district du Saguenay, dus **le 31 mars 1913.**

Nom.	Année dans laquelle les droits étaient dus.	Montant.
Continental Dredging Co.......................................	1912	$ 5 00

EDW. T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 7 juillet 1913.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-B.

N° 8—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin.		Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
				$ c.	$ c.	$
Croiseur "Galiano".........	393	10 mars.	12 mars.	400 00	3 00	403 00
D. G. S. "Newington".....	193	30 "	3 avril.	450 00	....	450 00
" "Lilloet & Naden".	705	3 avril.	9 "	550 00	4 20	554 20
S.S. "Arna"............	5,204	10 "	11 "	263 20	4 80	268 00
S.S. "Princess Charlotte"...	3,844	7 mai.	12 mai.	868 00	31 80	899 80
Croiseur "Melaspina"........	392	14 "	21 "	600 00	35 40	635 40
S.S. "Princess Sophia"......	2,320	29 "	30 "	200 00	....	200 00
" "Maizatlan"........	1,783	8 juin.	11 juin.	378 30	4 80	383 10
" "De Sable"............	6,047	11 "	12 "	502 35	7 20	509 55
St. "Imberhorn"............	2,042	26 "	27 "	302 10	4 20	306 30
S.S. "Maria"................	3,649	29 "	30 "	382 45	2 40	384 85
Ministère de la Milice, eau fournie....................	....				4 20	4 20
S.S. "Nevadan"	4,409	13 juillet.	21 juillet.	1,174 00	66 00	1,240 00
H.M.S.S. "Rainbow".......	1,911	24 "	27 "	391 10	22 20	413 30
Bkt. "Kohala"	891	1er août.	3 août.	344 55	1 20	345 75
H.M.S. "Newcastle"........	4,800	31 "	2 septembre.	230 65	....	230 65
Sous-marin C.C. 2............	....	4 septembre.	14 "	800 00	93 50	893 50
S.S. "Prince George".......	3,372	15 "	28 "	1,588 00	243 00	1,831 00
" "Princess Charlotte"...	3,844	30 "	2 octobre.	392 20	16 80	408 00
Ministère de la Milice, eau et lumière fournie	....				40 05	40 05
Sous-marin C.C. 1....	....	18 octobre.	22 "	600 00	....	600 00
Croiseur "Malaspina".......	392	5 janvier.	11 janvier.	254 20	....	254 20
Bk. "Wulff"...............	1,580	13 "	14 "	279 00	....	279 00
S.S. "Strathdee"............	4,409	18 "	19 "	420 45	....	420 45
H.M.S. "Newcastle".......	4,800	4 mars.	17 mars.	877 55	....	877 55
S.S. "Boyne"...............	4,431	22 "	24 "	451 55	....	451 55
" "Prince Rupert".......	3,379	30 "	31 "	368 95	2 40	371 35
Croiseur "Malaspina"......	393					340 15
	65,183					13,995 90

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juillet 1915.

BASSIN DE RADOUB DE LEVIS.

N° 9—ÉTAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin. Du	Période passée au bassin. Au	Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
				$ c.	$ c.	$ c.
S.S. "Canada"	....	Hivernement..	....	400 00	....	400 00
Drague "Fruhling"	....	Droits d'entrée	....	200 00	....	200 00
S.S. "Batiscan"	....	"	....	200 00	....	200 00
C.G.S. "Lady Evelyn"	....	Hivernement..	....	400 00	3 00	403 00
		1914.	1914.			
S.S. "Batiscan"	4,336	19 mai	8 juin	2,107 36	19 40	2,126 79
Lt. Ship "White Island"	....	Hivernement..	....	400 00	2 00	402 00
" "Red Island"	....	"	....	400 00	3 00	403 00
" "Prince Shoal"	....	"	....	400 00	2 00	402 00
Barge à bascule n° 1	....	"	....	400 00	....	400 00
S.S. "Storstad"	....	Droits d'entrée	....	200 00	....	200 00
C.G.S. "Cartier"	632	24 avril	7 mai	250 00	36 63	286 63
" "Montcalm"	1,432	"	....	994 40	16 00	1,010 40
Drague "Calveston"	1,332	8 mai	19 mai	889 46	12 00	901 46
S.S. "Storstad"	6,028	11 juillet	15 août	5,146 24	49 20	5,195 44
Remorqueur "Gopher"	198	26 août	30 "	150 00	50 00	200 00
St. Barge "India"	....	Droits d'entrée	....	200 00	....	200 00
D.G.S. "Aranmorh"	1,170	22 juin	10 juillet	1,139 75	3 75	1,143 50
St. Barge "India"	976	31 août	3 sept	....	54 38	54 38
S.S. "Monkshaven"	3,357	5 sept	19 "	1,805 68	20 00	1,825 68
S.S. "Floriston"	....	Droits d'entrée	....	200 00	....	200 00
D.G.S. "Montmagny"	1,269	18 août	21 août	190 35	50 00	240 00
S.S. "Floriston"	3,429	21 sept	5 octobre	1,744 38	15 25	1,759 63
J. A. Ross, lamps	....	....	....	....	1 80	1 80
C.G.S. "Champlain"	522	31 oct	18 nov	1,000 00	5 00	1,005 00
Croiseur "Margaret"	755	12 oct	15 octobre	250 00	....	250 00
C.G.S. "Druid"	503	23 oct	28 "	500 00	4 00	504 00
" "Earl Grey"	2,357	7 juin	19 juin	1,274 26	10 30	1,284 56
Nouvelle Cale-sèche de Lauzon	....	....	....	....	109 07	109 07
	28,756			20,841 88	466 78	28,308 07

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juillet 1915.

N° 11—Loyers et autres, etc., comptes des locataires pour l'exercice financier clos le 31 mars 1915.

Balance due le 1er avril 1912.	Accru durant l'exercice clos le 31 mars 1913.	Total.	Occupant.	Description de la propriété.	Payé durant l'exercice clos le 31 mars 1913.	Balance due le 31 mars 1913.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.
2,600 62	....	2,600 62	R. Murdy..........	Pont Dunnville..........	....	2,600 62	2,600 62
8,000 00	....	8,000 00	Corporation de Galt et Dundas..........	Chemin Dundas et Waterloo..........	....	8,000 00	8,000 00
....	1 00	1 00	North American Telegraph Co..........	Ligne télégraphique du gouvernement entre Bath et Amherst..........	1 00	....	1 00
....	25 00	25 00	Cie du chemin de fer Grand-Tronc..........	Bassins de Wiarton..........	....	25 00	25 00
43 75	....	43 75	....	Partie de l'édifice Portland, N.-B..........	....	43 75	43 75
10,644 37	26 00	10,670 37			1 00	10,669 37	10,670 37

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.
OTTAWA, 8 juillet 1913.

EDW. T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

N° 10—Loyers hydrauliques et autres,

Balance due le 1er avril 1914.	Loyers accrus jusqu'au 31 mars 1915.	Total.	Location.	Occupants.
$ c.	$ c.	$ c.		
....	200 00	200 00	Rivière Ottawa......	Royal Trust Co..........
....	100 00	100 00	"	" ....
....	300 00	300 00	"	" ....
....	100 00	100 00	"	" ....
....	100 00	100 00	"	" ....
....	300 00	300 00	"	" ....
....	400 00	400 00	"	" ....
....	300 00	300 00	"	" ....
....	100 00	100 00	"	Ottawa Electric Railway Co..........
....	600 00	600 00	"	The Ottawa Power Co..........
600 00	200 00	1,000 00	"	Royal Trust Co..........
....	208 00	208 00	"	J. R. Booth..........
....	10 00	10 00	"	Royal Trust Co..........
....	100 00	100 00	"	" ....
....	96 00	96 00	"	" ....
136 00	....	136 00	"	Mary Conroy..........
570 84	....	570 84	"	Royal Trust Co..........
....	25 00	25 00	"	" ....
200 00	....	200 00	"	Merchants Bank of Canada..........
96 00	....	96 00	"	" " ....
....	1 00	1 00	"	Ottawa Electric Ry. Co..........
380 00	....	380 00	"	John Rankin..........
5 00	5 00	10 00	"	Ottawa Electric Co..........
....	50 00	50 00	"	Royal Trust Co..........
....	1 00	1 00	"	Alfred Desjardins..........
....	100 00	100 00	"	Royal Trust Co..........
....	10 00	10 00	"	Ottawa Electric Co..........
....	1 00	1 00	Saint-Laurent....	Commissaires du hâvre de Québec..........
275 00	....	275 00	"	Richelieu & Ontario Navigation Co..........
....	1 00	1 00	Québec..........	Corporation de Québec..........
1 00	1 00	2 00	"	Narcisse Blais..........
....	1 00	1 00	Rondeau, havre.....	Commissaires d'écoles..........
....	1 00	1 00	Collingwood........	Great Northern Transit Co..........
10 00	1 00	11 00	Ottawa..........	E. G. Laverdure..........
1 00	100 00	2 00	Trois-Rivières....	Union Bag & Paper Co..........
....	1 00	100 00	"	Corporation des Trois-Rivières..........
165 00	....	165 00	Colomb.-Britannique	A. Peel..........
90 00	....	90 00	"	Jonathan Maury..........
....	12 50	12 50	"	Lemon Gonnason Co..........
....	12 50	12 50	"	John Taylor..........
....	25 00	25 00	"	Joseph Spratt..........
....	5 00	5 00	"	Geo. A. Huff..........
70 00	....	70 00	R. du Lièvre........	Dominion Phosphate Co..........
1 00	....	1 00	Charlottetown........	Très rév. évêque McIntyre..........
....	16 00	16 00	Antigonish, N.-E....	Burnham Morrill & Co..........
1 00	1 00	2 00	Owen-Sound........	G. T. Railway..........
240 00	....	240 00	Windsor..........	Archie McNee..........
25 00	5 00	30 00	Bayfield, N.-E.	Chas. L. Gass..........
1 00	1 00	2 00	"	" ....
....	5 00	5 00	Village de Brook....	Wm. Pedwell..........
1 00	1 00	2 00	Walkerton, Ont.....	D. Robertson et J. Rowland..........
....	1 00	1 00	Lévis, Qué..........	Cyrille Robitaille..........
3,063 84	3,498 00	6,566 84		

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juillet 1915.

etc., comptes des locataires, 1914-15.

Description des propriétés.	Date à laquelle le compte a été rendu.	Payé durant l'année.	Balance due le 31 mars 1914.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.
Lots B et C, rue Chaudière, chantier des travaux	31 déc. 1914	200 00	....	200 00
Lot D	"	100 00	....	100·00
Lots H, I, J, minoterie, à la rue North-Head	"	300 00	....	300 00
Lot K, terrain, à la rue South-Head	"	100 00	....	100 00
Lot L, chantier	"	100 00	....	100 00
Lots Q, R, et T, chantiers, à la rue North-Middle	"	300 00	....	300 00
Lots M, N, O. et P, (pas d'eau)	"	400 00	....	400 00
Lots E, F et G, à la rue South-Head	"	300 00	....	300 04
Lot S, chantier	"	100 00	....	100 00
Lots U, V, W, X, Y et Z, chantiers	"	600 00	....	600 00
Deux parcelles de terre en suspens	"	1,000 00	1,000 00	1,000 00
Partie de la réserve du gouvernement, tête du glissoir	20 sept. 1915	208 00	....	208 00
Pont sur le glissoir	30 juin 1915	10 00	....	10 00
Parcelle de terre, île Amélia	31 déc. 1915	100 00	....	100 00
Réserve à la tête de l'île Chaudière	1er janv. 1916	96 00	....	96 00
Ile dans les rapides Deschesne	1er janv. 1912	....	136 00	136 86
Partie du lot 39, con. A, Nepean	31 janv. 1884	....	570 84	570 00
Chenal, glissoir et deux barrages, Petite Chaudière	1er mars 1916	25 00	....	25 00
Eau en face du lot 30, con. A, Nepean	....	....	200 00	200 00
Trois petites îles, rivière Ottawa	....	....	96 00	96 00
Plancher sur une partie des glissoirs Ottawa	10 nov. 1912	1 00	....	1 00
Partie est de l'île Hawley	20 juin 1891	....	380 00	380 00
Terrain, île Victoria	11 mars 1915	10 00	....	10 00
Terrain du côté sud de la rue Middle, île Victoria	31 août 1915	50 00	....	50 00
Terrain, Longue-Pointe-Rouge, comté Templeton, Ottawa	4 oct. 1915	....	1 00	1 00
Sud-ouest du lot nº 1, île Amélia	9 oct. 1914	100 00	....	100 00
Lot Pa, rue South-Head	10 janv. 1916	20 00	....	20 00
Lot près de la douane, Québec	1er sep. 1915	1 00	....	1 00
Chemin de la jetée au débarcadère du Coteau	1er juill. 1909	....	275 00	275 00
Ancien édifice du gouvernement provincial et terrain	24 juin 1915	....	1 00	1 00
Privilège pour ériger un pont sur la rivière Saint-Charles.	6 fév. 1916	1 00	1 00	2 00
Edifice en bois ronds, ci-devant douane, Shrewsbury, Ont	11 sept. 1914	1 00	....	1 00
Emploi du brise-lames pour emmagasiner de la houille	1er janv. 1916	....	1 00	1 00
Sud-est, demi lot 8, Ottawa	18 déc. 1915	....	11 00	12 00
Terrain, île St-Christophe, rivière St-Maurice	1er déc. 1915	1 00	1 00	2 00
" " "	1er juil. 1914	100 00	....	100 00
Partie du bureau d'essais, New-Westminster	....	....	165 00	165 00
" " "	....	....	90 00	90 00
Permis pour fronteaux, havre Victoria	1er juin 1915	12 50	....	12 50
" " "	"	12 50	....	12 50
Privilège de construire un quai sur les lots A et C	"	25 00	....	25 00
Permis de construire un quai, lot A, sub-div. 2, rivière Sumas	13 août 1915	5 00	....	5 00
Permis de cons. un quai à Little-Rapids, riv. du Lièvre	....	....	70 00	70 00
Permission de se servir de l'égout	....	....	1 00	1 00
Terre et lot à l'anse McNair	31 déc. 1915	16 00	....	16 00
Lot de terre sur le côté ouest de la rivière Sydenham	"	....	2 00	2 00
Lot sur la rue Ouellette, Windsor, Ont	....	....	240 00	40 00
Lot riverain	8 déc, 1915	....	30 00	230 00
"	9 juin 1915	....	2 00	2 00
"	31 mars 1915	....	5 00	5 00
Droit de passage	26 avril 1915	100 00	1 00	2 00
Loyer de terre	4 avril 1951	1 00	....	1 00
		4,287 00	2,279 84	6,566 84

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

N° 12 —Loyers hydrauliques et autres,

Balances dues en avril 1908.	Totaux.	Numéro.	Location.	Noms des propriétaires.
$ c.	$ c.			*Ventes de terres—Compte principal.*
12,092 83	12,092 83	1	Chemin Hamilton et Port-Dover.	Choat et Kern.
433 34	433 34	2	Propriété Bonner, Québec.	Timothy Sullivan, maint. M. Murphy
333 34	333 34	3	....	John Bailey, maint. Alex. Powell
300 00	300 00	4	....	Abraham Thompson.
147 80	147 80	5	....	John Boomer.
248 40	248 40	6	....	John Garbatz, maint. J. C. Nolan
154 80	154 80	7	....	N. H. Bowen.
600 00	600 00	8	....	Succession Robert Reid.
333 33	333 33	9	....	John Chevalier.
533 33	533 33	10	....	Daniel Holden.
333 33	333 33	11	....	George Creeley.
63 00	63 00	12	....	Thomas McAdam.
15,573 50	15,573 50			
				Ventes de terres—Compte des intérêts.
6,298 25	6,298 25	1	Chemin Hamilton et Port-Dover.	Choat et Kern (à maturité).
558 00	558 00	2	Propriété Bonner, Québec.	Timothy Sullivan, maint. M. Murphy
120 00	120 00	3	....	John Bailey, maint. Alex. Powell
306 00	306 00	4	....	Abraham Thompson.
155 22	155 22	5	....	John Boomer.
275 82	275 82	6	....	John Garbatz, maint. J. C. Nolan
208 95	208 95	7	....	N. H. Bowen.
828 00	828 00	8	....	Succession Robert Reid.
190 00	190 00	9	....	John Chevalier.
298 68	298 68	10	....	Daniel Holden.
35 91	35 91	11	....	George Creeley.
100 00	100 00	12	....	Thomas McAdam.
100 00	100 00	13	....	Joseph Brook, locataire.
9,474 83	9,474 83			

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 23 juin 1915.

etc., comptes des locataires, 1913-14.

Description de la propriété.	Numéro.	Date à laquelle le compte a été rendu.	Balances transférées aux travaux publics par l'A.C. du 27 avril 1909.	Totaux.
			$ c.	$ c.
Hamilton et Port-Dover et Caledonia	1		12,092 83	12,092 83
Lot nº 1, rue Wolfe	2		433 34	433 34
" 9 "	3		333 34	333 34
" 49 "	4		300 00	300 00
" 73 et 74, rue Tower	5		147 80	147 80
" 64, rue Wolfe, et 211 et 252 rue Ware	6		248 40	248 40
" 67 et 68, rue Monument	7		154 80	154 80
" 22 et 23, rue Wolfe	8		600 00	600 00
" 32, rue Wolfe	9		333 33	333 33
" 65 et 66, rue Wolfe	10		533 33	533 33
" 31, rue Wolfe	11		333 33	333 33
" 135, rue Church	12		63 00	63 00
			15,573 50	15,573 50
	1	30 juin 1874	6,298 25	6,298 25
Lot nº 1, rue Wolfe	2	1er mai 1889	558 00	558 00
" 9 "	3	" 1889	120 00	120 00
" 49 "	4	" 1889	306 00	306 00
" 73 et 74 rue Tower	5	" 1889	155 22	155 22
" 64, rue Wolfe, et 211 et rue 252 Ware	6	" 1889	275 82	275 82
" 67 et 68, rue Monument	7	" 1889	208 95	208 95
" 22 et 23, rue Wolfe	8	" 1889	828 00	828 00
" 32, rue Wolfe	9	1er nov. 1863	190 00	190 00
" 65 et 66, rue Wolfe	10	" 1863	298 68	298 68
" 31, rue Wolfe	11	" 1863	35 91	35 91
" 135, rue Church	12	" 1863	100 00	100 00
Hôtel Monument	13	" 1863	100 00	100 00
			9,474 83	9,474 83

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

PARTIE VII

DIVERS

CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE.

PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES.

PROPRIÉTÉS AFFERMÉES AU OU PAR LE MINISTÈRE.

RAPPORT DU CONSERVATEUR DE LA GALERIE NATIONALE DES ARTS.

NOMS DES ADMINISTRATEURS DU MINISTÈRE.

NOMS DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES.

NOMS DES EMPLOYÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

NOMS DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS EMPLOYÉS AUX ÉDIFICES PUBLICS.

POUR

L'EXERCICE FINANCIER EXPIRE LE 31 MARS 1915.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,

BUREAU DU GREFFIER EN LOI,

OTTAWA, le 13 juillet 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états suivants des transactions du ministère durant le dernier exercice financier, concernant les contrats et les propriétés, et qui doivent être inclus dans le rapport annuel pour 1914-15, savoir:—

N° 1—Etat des contrats adjugés par le ministère durant l'exercice financier expiré le 31 mars dernier.

N° 2—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

N° 4—Une liste de quelques-uns des Actes du Parlement du Canada, passés à la dernière session, et des Arrêtés du Conseil concernant le ministère des Travaux publics.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSE,
Greffier en loi.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire du ministère des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

ÉTATS

DÉMONTRANT

1.—LES CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA DEPUIS LE 1ER AVRIL 1914 AU 31 MARS 1915.

2.—LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1915.

3.—LES PROPRIÉTÉS AFFERMÉES AU ET PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS PENDANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1915.

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915.

Travaux.				Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
						$ c.
EDIFICES PUBLICS.						
Nouvelle-Écosse.						
Amherst	Bureau de poste	Houille par tonne	bit.	Maritime Coal R. & P. Company		4 30
"	Manège militaire	Annexe et changements au		Rhodes Curry Co. Ltd	28 oct. 1914	14,514 00
Annapolis	Bureau de poste	Houille par tonne	bit.	Annapolis Royal Coal Co		6 00
Antigonish	" "	" "	"	Acadia Coal Co		4 30
Arichat	" "	" "	ant. nut	C. P. Terrio		8 75
Baddeck	" "	" "	bit.	A. G. McDonald		4 75
Bridgewater	" "	" "	"	Intercolonial Coal Mining Co		5 60
Canso	" "	" "	ant. egg	A. N. Whitman & Son		8 25
"	" "	" "	bit.	A. N. Whitman & Son		6 25
"	" "	Pose de fils élec. avec lampes, &c.		W. R. McCallum	1er déc. 1914	765 00
Dartmouth	" "	Houille par tonne	bit.	Acadia Coal Co		4 15
"	Edifice public	Construction d'un		Thompson, & Theakston	16 juill. 1914	48,228 00
Digby	Bureau de poste	Houille par tonne	bit.	W. E. Van Blearcom		6 25
Glace Bay	" "	" "	"	Dominion Coal Co		4 10
Guysborough	" "	" "	"	Angus McDonald		6 25
Halifax	Nouvelle douane	" "	"	Acadia Coal Co		4 15
"	Bureau de poste	" "	"	"		4 15
"	Edifice d'immigration—	" "	"	"		4 15
"	" "	" "	ant. nut	H. D. McKenzie		7 40
"	Hôpital de détention	" "	ant. fourn.	"		7 35
"	" "	" "	ant. poêle.	"		7 40
"	Entrepôt de vérification	" "	ant.	S. Cunard & Co		8 15
Inverness	Bureau de poste	" "	bit.	Inverness R. & Coal Co		3 75
Kentville	" "	" "	"	Acadia Coal Co		4 85
"	" "	" "	ant. egg	C. L. Dodge		7 80
Liverpool	" "	" "	bit.	Southern Salvage Co		5 00
Lunenburg	" "	" "	ant. nut	A. & H. Anderson		7 25
"	" "	" "	ant. poêle.	"		7 25
New Glasgow	" "	" "	bit.	Acadia Coal Co		4 50
North Sydney	" "	" "	"	H. G. Campbell		3 50
"	Edifice d'immigration	" "	"	"		3 50
Parrsboro	Bureau de poste	" "	"	W. J. Berry		4 50
Pictou	Douane	" "	"	Intercolonial Coal Mining Co		4 80
"	Bureau de poste	" "	"	" "		4 80
Shelburne	" "	" "	bit.	Estate Joseph McGill		5 75
Springhill	" "	" "	"	Dominion Coal Co		4 25

Sydney	Bureau de poste	Houille par tonne	bit	Dominion Coal Co		3 50
Sydney Mines	" "	" "	"	H. G. Campbell		3 50
Truro	" "	" "	"	J. H. Kent & Co		4 75
Westville	" "	" "	"	International Coal Mining Co		4 25
Windsor	" "	" "	"	J. H. Smith & Co		4 70
Yarmouth	" "	" "	ant. nut	L. F. Baker & Co		6 45
"	" "	" "	" fourn.	"		6 45
	Ile du Prince-Edouard.					
Charlottetown	Edifices publics	Houille par tonne	bit	Lyons & Co		4 97
"	Vieil édifice de la banque	" "	ant. egg	Geo. E. Full		7 40
"	" "	" "	bit	A. Picard & Co		5 05
Georgetown	Bureau de poste	" "	ant. four.	Poole & Thompson		7 65
"	" "	" "	bit	"		4 75
"	" "	" "	ant. nut	"		7 65
Montague	" "	" "	bit	"		4 75
"	" "	" "	ant. egg	"		7 65
Souris	" "	" "	" "	A. Picard & Son		8 00
"	" "	" "	ant. poêle	"		8 00
"	" "	" "	ant. nut	"		8 00
Summerside	" "	" "	ant. egg	Joseph Read & Co		7 50
"	" "	" "	bit	R. T. Holman & Co		5 00
"	" "	Installation intérieure		The J. T. Shell Co	23 nov. 1914	1,273 00
Tignish	" "	Houille par tonne	bit	Tignish Trading Co		7 50
"	" "	" "	ant. fourn.	"		9 50
	Nouveau-Brunswick.					
Bathurst	Bureau de poste	Houille par tonne	ant. egg	F. M. Burns & R. C. Rogers		9 20
Campbellton	" "	" "	bit	R. K. Shives		6 00
Chatham	" "	" "	"	Ed. Johnson		5 50
"	" "	" "	ant. egg	"		8 25
Dalhousie	" "	" "	" fourn.	Charles Powell		8 50
"	" "	" "	bit.	"		7 00
Fairville	" "	" "	ant. egg	C. E. Colwell		7 50
"	" "	" "	" nut	"		7 50
Fredericton	" "	" "	" fourn.	S. L. Morrison		8 40
"	" "	" "	" nut	"		8 50
"	Nouvel édifice	" "	" fourn.	"		8 60
"	Bureau de poste	Installation intérieure		The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	25 fév. 1915	2,575 00
Grand Falls	" "	Houille par tonne	ant. fourn.	J. L. White		10 00
"	" "	" "	" poêle.	"		10 25
Hampton	" "	Installation intérieure		Edward Bates	27 juill. 1914	1,017 00
Hartland	" "	Houille par tonne	bit	W. F. Dibblee & Son		7 75
"	" "	" "	ant. egg	"		9 25
Marysville	" "	" "	" "	Geo. R. Stoat		9 35
"	" "	" "	" nut	"		9 35
Milltown	Edifice public	Construction d'un		Joseph MacVay & Son	4 mai 1914	30,000 00
"	Bureau de poste	Installation intérieure		Haley & Son	16 jan. 1915	1,159 00

N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Travaux.				Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
						$ c.
ÉDIFICES PUBLICS.						
Nouveau-Brunswick.—Fin.						
Newcastle	Bureau de poste	Houille par tonne	ant fourn.	The Stothart Mercantile Co.		7 75
"	" "	"	bit.	" "		5 60
Richibucto	" "	"	ant. fourn.	Richard O'Leary		8 70
"	" "	"	" nut	"		8 95
St-Jean	Vieux bureau de poste	"	ant. fourn.	R. P. & W. F. Starr		6 75
"	"	"	" poêle	"		7 00
"	"	"	bit.	"		4 50
"	Nouveau bureau de poste	"	ant. fourn	"		6 9
"	Banque d'épargnes	"	ant. egg	J. S. Gibbon & Co		7 40
"	"	"	bit.	R. P. & W. F. Starr		4 50
"	Douane	"	ant. fourn.	"		6 75
"	"	"	ant. poêle.	J. S. Gibbon & Co		8 65
"	"	"	bit.	R. P. & W. F. Starr		4 50
"	Bâtisse d'Immigration	"	"	"		4 50
"	"	"	ant. fourn.	C. F. Colwell		7 25
"	"	"	ant. nut	"		7 50
" (Ouest)	Bureau de poste	"	ant. poêle.	"		7 50
" "	"	Fourniture et installation d'un (1) ascenseur et d'un (1) monte-charge et d'un monte-cendre.		The Turnbull Elevator M'f'g. Co.	28 déc. 1914	7,200 00
St-Stephen	"	Houille par tonne	ant. egg	G. H. Budd		7 00
"	"	"	ant. nut	"		7 25
"	Bâtisse d'Immigration	"	ant. egg	"		7 00
Sussex	Bureau de poste	"	" "	T. H. Brown		9 00
"	"	"	" nut	"		9 00
Tracadie Lazaret		"	ant. egg	The Stothart Mercantile Co.		10 25
" "		"	ant. bit	" "		8 25
Woodstock	Bureau de poste	"	Ecossais	Burtt Hardware Co.		9 00
QUÉBEC.						
Acton Vale	Bureau de poste	Houille par tonne	ant. egg	V. J. Mongeau		9 00
Arthabaska	"	"	" "	O. Gaudet		8 75
Aylmer	"	"	" "	Aylmer Coal & Supply Co.		7 25
"	"	"	" nut	" "		7 50
Berthierville	"	"	ant. poêle.	F. O. Lamarche		10 00

Buckingham	Bureau de poste	Houille par tonne ant. egg.	The Traders Coal Co.		7 75
"	"	" " nut.	"		8 00
Chicoutimi	"	" " fourn.	G. P. Marcotte		8 70
Coaticook	"	" " fourn.	B. J. Smith & Son		7 25
"	"	" " nut.	"		7 25
"	Manège militaire	Construction d'un	W. J. Welch	14 mai 1914	30,000 00
			Office Speciality Mfg Co. Ltd	18 fév. 1915	426 00
Compton	"	" ant. fourn.	A. J. Planche & Co.		8 25
Cookshire	"	" " nut.	"		8 50
Dundee	Bureau de poste	Houille par tonne ant. poêle.	A. S. Matthews		7 25
Drummondville	"	" ant. forun.	Jimmy Hamel		8 75
East Angus	Edifice public	Construction d'un	Loomis Dakin Ltd	10 juin 1914	32,500 00
Farnham	Buteau de poste	Houille par tonne ant. egg.	A. Giroux		7 20
Fraserville	"	" " "	E. A. Doucet		9 25
Granby	"	" " "	P. Phoenix		7 50
Grosse-Ile	Station de Quarantaine	Fourniture et installation d'une machine Dynamo-électrique, commutateurs, etc. etc.	A Gravel & Cie	15 mai 1914	5,490 00
"	Édifice de détention de passagers de 3ème classe	Construction d'un	P. Lyall & Sons Construction Co., Ltd	3 nov. 1914	45,848 00
Hochelaga	Bureau de poste	Houille par tonne ant. egg.	Merchants Coal Co.		7 75
"	"	" " nut.	"		8 00
"	"	Changements, voutes, escalier de fer, etc.	J. A. Major & Co.	9 juillet 1914	2,937 00
Hull	"	Houille par tonne ant. fourn.	Hull Coal Co.		7 75
Iberville	"	" ant. poêle.	J. Donaghy		6 25
Joliette	"	" " egg.	Ménard & Geoffrey		7 25
"	Edifice public	Changements et additions à l'	Jos. Archambault & Co.	17 juillet 1914	29,945 00
Jonquières	Bureau de poste	Construction d'un	Marois & Girard	27 juin 1914	20,850 00
Knowlton	"	Houille par tonne ant. fourn.	Davignon et Pratt		7 56
Lachine	"	" ant. poêle.	Martin & Co.		7 50
"	"	" " nut.	"		7 75
Lachute	"	" " egg.	W. H. Ayers		8 00
"	"	" " nut.	"		8 25
Laprairie	"	" " egg.	Demers & McGee		7 25
"	"	" " nut.	"		7 50
"	"	Installation d'un appareil d'éclairage électrique.	W. R. McCallum	15 juillet 1914	657 60
L'Assomption	"	Houille par tonne ant. egg.	Chas. Rho		8 00
Lévis	"	" " "	P. Robitaille		7 00
Longueuil	"	" " fourn.	Thos. Millette		6 50
Louiseville	"	" " egg.	Tel. Béland		7 75
"	"	Installation intérieure	The J. T. Schell Company	20 août 1914	1,047 00
Magog	"	Houille par tonne ant. egg.	T. B. Mullins		7 35
Marieville	"	" " nut.	W. E. Poulin		7 75
"	"	" " egg.	"		7 50
Matane	"	" " egg.	Paul Savard		12 00
"	Edifice public	Installation intérieure	Office Specialty Mfg. Co. Ltd	27 janv. 1915	1,500 00
Megantic	Bureau de poste	Houille par tonne ant. egg.	A. H. Evans		8 85
Montmagny	"	" " "	Eug. Bernatchez		8 00

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Lieu	Travaux.		Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	ÉDIFICES PUBLICS.				$ c.
	Québec—Suite.				
Montréal	Douane	Houille par tonne ant. fourn.	F. Robertson		7 50
"	Entrepôt de vérification	" bit.	"		4 10
"	Nouvel entrep. de vérifi.	" ant. fourn.	Evans Bros.		7 50
"	Bureau de poste «B»	" " egg	P. McCrory Coal Co.		7 75
"	" «C»	" ant. fourn.	"		7 50
"	Station postale «D»	" " fourn.	"		7 50
"	" »D»	" " egg	"		7 75
"	" «E»	" " "	"		7 75
"	" «F»	" " "	Merchants Coal Co.		7 75
"	" «H»	" " fourn.	Andrew Baile		7 50
"	" «L» (Westmount)	" " "	Merchants Coal Co.		7 75
Montréal	Station postale "N"	Houille, par tonne ant., egg.	F. Robertson		7 75
"	Edifice du revenu	" " " "	Evans Bros		7 75
"	Batisse d'Immg.	" " " poêle	F. Robertson		7 75
"	"	" " " fourn.	"		7 50
"	Station postale "S"	" " " Egg	Andrew Baile		7 75
"	"	" " " Nut	"		8 00
"	Hôpital de détention	" " " egg	Evans Bros.		7 75
"	Garage (700 rue Université)	Changements et addition au	J. & W. Morrison	24 oct. 1914	4,270 00
"	Entrepôt de vérification	Fourniture et installation de deux ascenseurs electriques et de six monte-charges	Otis Fensom Elevator Co. Ltd.	22 déc. 1914	28,646 00
"	Station postale "H"	Installation intérieure	R. A. Sproule	28 déc. 1914	3,997 00
"	(Edifice fédéraux)	Fourniture de l'énergie électrique pour le pouvoir du système d'éclairage etc, etc.	The Montreal Light Heat & Power Co.	8 fév. 1915	Liste des prix 5 ans du 1er janv. 1915 e t ensuite d'année en année
"	Station postale "F"	Installation intérieure	The Berlin Office and Fixture Co. Ltd.	15 fév. 1915	2,300 00
"	" "L"	"	Cassel & Son	27 mars 1915	1,797 00
Murray Bay	Edifice public	Construction d'un	Alfred Lapointe	15 juil. 1914	20,800 00
Nicolet	Burea de poste	Houille par tonne ant. egg	J. B. Lemay		8 00
Pierreville	"	" " " poêle.	Shooner & Co.		7 30
"	"	" " " egg	"		7 75
Plessisville	"	" " " "	La Fonderie de Plessisville		9 60
Québec	Agence de la marine	" " " fourn.	Canadian Import Co.		7 20
"	Douane	" " " "	Madden & Son		7 05

Québec	Douane	Houille par tonne ant. egg.	Madden & Son		7 20
"	Entrepôt de vérification	" " " fourn.	Canadian Import Co.		7 15
"	Bureau d'immigration	" " " egg.	N. H. Gilbert		7 25
"	"	" " " poêle.	Canadian Import Co.		7 35
"	Bâtisse d'immigration	" " " Bit—.	"		4 85
"	" "	" " " egg.	"		7 35
"	" "	" " " poêle.	"		7 35
"	Quartiers du gouv. Gen.	" " " fourn.	"		7 55
"	" "	" " " poêle.	"		7 70
"	Poids et mesures	" " " fourn.	"		7 15
"	"	" " " egg.	Madden & Son		7 30
"	Hôpital des Immigrants	" " " egg.	Canadian Import Co.		7 85
"	" "	" " " poêle.	"		7 85
"	Bureau de poste	" " " fourn.	"		7 25
"	"	" " " poêle.	"		7 45
"	Bâtisse d'Immigration	Installation intérieure	Napoléon Gignac	2 juin 1914	5,730 83
"	" "	Construction de la	Chas. Edw. Deakin	24 juin 1914	129,000 00
"	" "	Trois (3) chaudières pour	The Jenckes Machine Co. Ltd.	30 janv. 1915	1,995 00
"	Entrepôt de vérification	Changements à l'	A. B. See Electric Elevator Co. of Canada Lt.	18 mars 1915	9,500 00
" (St. Roch)	Bureau de poste	Houille par tonne ant. fourn.	Madden & Son		7 00
Richmond	Bureau de poste	Houille par tonne ant. egg.	S. E. Desmarais & Cie.		6 90
Rigaud	"	" " " "	Pariseau & Frères		9 00
"	"	" " " Nut	"		9 00
Rimouski	"	" " " egg.	H. G. Lepage		8 70
Roberval	"	" " " "	G. P. Marcotte		8 70
"	"	" " " nut	"		8 70
Rock Island	"	" " " egg.	C. H. Kathan		7 50
"	"	" " " nut	"		7 75
Shawinigan	"	" " " egg.	C. H. Flamand		8 25
Shawville	Edifice public	Construction d'un	The Howard & Elliott Lumbering Co.	25 janv. 1915	19,956 00
Sherbrooke	Bureau de poste	Houille par tonne ant. egg.	Coderre & fils		7 35
Sorel	"	" " " fourn.	Leclaire & fils		7 90
"	"	Installation intérieure	D. Peloquin	12 mai 1914	2,379 00
Ste Agathe des Mont	Edifice public	Construction d'un	R. & J. A. Grou	23 juin 1914	34,200 00
St-Gab. de Brandon	Bureau de poste	Houille par tonne ant egg.	Ulrich Roch		7 95
" "	"	Installation intérieure	The J. T. Schell Company	18 nov. 1914	1,031 00
St-Henri	"	Houille par tonne ant. egg.	Merchants Coal Co.		7 75
St-Hyacinthe	"	" " " "	Jos. Surprenant		6 75
"	Edifice du revenu	" " " "	"		6 75
St-Jérome	Bureau de poste	" " " "	Sylvio Lebel		8 00
St-Jean	Vieux bureau de poste	" " " "	J. Donaghy		6 10
"	Nouveau bureau de poste	" " " "	"		6 10
"	Bureau de poste	" " " poêle.	"		6 10
St. Lambert	"	" " " egg.	C. W. Smiley		7 40
St-Laurent (Jacques Cartier).	Edifice public	Trotoirs en béton, nivellement du terrain.	R. & J. A. Grou	11 juil. 1914	6,350 00
St-Laurent (Jacques Cartier).	Bureau de poste	Installation intérieure	P. E. Bourassa & fils	27 oct. 1914	2,754 00
St-Laurent (Jacques Cartier)	"	Houille par tonne ant. egg.	Odila Crevier		6 95

N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
	Edifices publics.				
	Québec.—Fin.				
St-Louis (Mile End)	Bureau de poste	Houille par tonne, ant. egg	Merchants Coal Co		7 75
St-Sauveur	"	" " " "	Jos. Gingras		7 95
Ste-Thérese de Blainville	"	" " " fourn.	P. Desjardins		8 10
Ste-Thérese de Blainville.	"	Installation intérieure	R. A. Sproule	11 sept. 1914.	865 00
Terrebonne	"	Houille par tonne, ant. egg	M. Moody & Sons		7 50
Thetford Mines	"	" " " "	P. E. Beaudoin		9 50
Trois-Rivières	"	" " " "	L. Marchand & fils		7 00
Valleyfield	"	" " " "	N. Langevin		7 50
Victoriaville	"	" " " "	Oct. Gaudet		8 00
Ville Emard	"	" " " "	Geo. Hall Coal Co		7 75
	Ontario.				
Acton	Bureau de poste	Houille par tonne, ant. egg	J. C. Hill		7 25
Alexandria	"	" " " "	Angus McDonald Coal Co		7 15
Almonte	"	" " " "	T. R. White		7 20
"	"	" " " nut	"		7 45
"	Edifice public	Addition à l'	J. Bradford & H. V. Serson	23 oct. 1914	2,332 00
"	"	Installation d'un système d'éclairage électrique	Crooks Electric Supply Co	28 déc. 1914	750 00
Amherstburg	Bureau de poste	Houille par ton.—Ant. fourn	McGee Coal Co		7 05
Arnprior	"	" " " egg	J. S. Moir		8 00
Ahtens	"	" " " "	G. N. Purcell		8 40
Aurora	Edifice public	Construction d'un	W. T. Bath, W. E. Anderson & D. A. Patchell.	18 mai 1914	23,333 00
"	"	Changements et additions à l'	W. T. Bath, W. E. Anderson et D. A. Patchell.	15 fév. 1915	3,132 00
Aylmer	Bureau de poste	Installation intérieure	The J. T. Schell Company	12 juin 1914	1,637 00
"	"	Houille par tonne—Ant. egg	F. P. Frank		7 40
Barrie	"	" " "	Lewis & Co		7 20
"	Manège militaire	Construction d'un	The W. A. Tom. Cons. Co. Ltd	20 août 1914	54,312 80
Belleville	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant. poêle	N. Allen		6 64
Berlin	"	" " egg	Kloepfer & Co		7 00
"	"	" " "	A. A. Pipe		7 00

Bowmanville	Bureau de poste	Houille par tonne poêle	E. W. Loscombe		7 50
"	"	" nut	"		7 50
Bracebridge	"	" poêle	G. W. Ecclestone		8 00
"	"	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	9 nov. 1914	1,250 00
Brampton	"	Houille par tonne—Ant., poêle	J. H. Conover		7 50
"	"	" " nut	"		7 50
"	"	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	4 sept. 1914	1,036 00
Brantford	"	Houille par tonne—Ant., egg	Wilson Coal Co		6 45
"	"	" " nut	"		6 45
"	Edifice public	Un ascenceur	The Turnbull Elevator M'fg. Co	15 déc. 1915	3,965 00
"	Bureau de poste et Douane	Installation intérieure	R. A. Sproule	28 déc. 1914	5,790 00
Bridgeburg	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., fourn	Mme Isaac White		6 60
Brockville	"	" " egg	Brock ville Lumber Co		7 50
"	"	" " poêle	"		7 50
Burford	Edifice public	Construction d'un	P. H. Secord & Sons Ltd	9 nov. 1914	18,211 00
Carleton Place	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., egg	Taylor Bros		7 85
"	"	Installation intérieure	Office Secialty M'f'g. Co. Ltd	11 nov. 1914	1,125 00
Chatham	"	Houille par tonne—Ant., fourn	A. R. Crow		6 40
Chesley	"	" " egg	C. E. Lloyd		7 50
"	"	" " nut	"		7 50
Cobourg	"	" " egg	Geo. Plunkett		7 00
"	Bureau d'immig	" " nut	"		7 25
Cornwall	Bureau de poste	" " egg	W. C. McGuire		7 45
"	"	" " nut	"		7 45
"	"	Installat. d'un appareil d'éclairage électrique.	W. R. McCallum	15 janv. 1915	1,200 00
Deseronto	"	Houille par tonne—Ant., egg	The Rathbun Co		7 50
Dresden	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., fourn	H. E. Wells		8 00
"	"	" " nut	"		8 25
Dundas	"	" " fourn	J. A. Sturrock		6 85
"	"	" " nut	Woodhouse & Co		4,71
Eganville	"	" " egg	John George		8 10
"	"	Installation intérieure	Office Specialty M'fg. Co. Ltd	4 fév. 1915	880 00
Elora	"	Houille par tonne—Ant., fourn	E. French		7 18
"	"	" " egg	"		7 18
Fergus	"	" " fourn	Peter McGregor		7 35
"	"	" " nut	"		7 60
Fort William	"	" " egg	James Murphy		7 50
Galt	"	" " "	Scott & Hogg		6 95
"	Manège militaire	Construction d'un	P. H. Secord & Sons, Ltd	17 juin 1914	61,246 00
Gananoque	Douane	Houille par tonne—Ant., egg	James Taylor & Sons		7 00
"	"	" " Bit—	Citizens Coal & Fuel Co		5 00
"	Bureau de poste	" " Ant., egg	James Taylor & Sons		7 00
Glencoe	"	" " fourn	McPherson & Clark		6 75
"	"	" " nut	"		6 90
Goderich	"	" " egg	H. J. A. McEwan		7 25
"	"	" " nut	"		7 50
Grimsby	"	" " egg	J. H. Gibson		7 00
"	Edifice public	Isntallation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	21 août 1914	921 00
Guelph	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., egg	Kloepfer & Co		6 83

N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	Edifices publics—*Ontario*—Suite.				$ c.
Hamilton	Bureau de poste	Houille par tonne ..... Bit—	Thos. Myles & Sons		5 90
"	"	" " Ant., egg	Gillies-Guy		5 00
"	Bur. d. poids et mesures, et gaz.	" " egg	Thos. Myles & Sons		5 90
Hanover	Bureau de poste	" " egg	W. H. Eydt		7 25
Harriston	"	" " fourn	W. McConnel		7 39
"	"	" " nut	"		7 84
Hawkesbury	"	" " egg	W. Wilson		7 75
Ingersoll	"	" " fourn	Scott & Daniels		7 50
"	Edifice public	Changements à l'	Nagle & Mills	2 juillet, 1914.	16,250 00
"	Bureau de poste	Installation intérieure	The Berlin Office & Fixture Co. Ltd	21 nov. 1914	1,480 00
Kemptville	"	Houille par tonne—Ant., fourn	H. Hutchins		7 75
"	"	" " nut	"		8 00
"	"	Installation intérieure	The J. T. Schell Co	12 juin 1914	1,081 00
Kenora	"	Houille par tonne—Ant., fourn	Cameron & Heap		9 65
Kincardine	"	" " fourn	J. W. Wilson		6 85
"	"	" " nut	W. Burnside		7 10
Kingston	Douane	" " egg	S. Anglin & Co		7 50
"	"	" " nut	"		7 50
Kingston	Bureau de poste	Houille par tonne— ant. egg	"		7 50
"	" "	" " " nut	"		7 50
"	Revenu de l'Intérieur	" " " egg	"		7 50
"	"	" " " nut	"		7 50
Lakefield	"	" " " egg	W. J. Charlton		7 50
Leamington	"	" " " fourn	D. Smith		6 60
Lindsay	Bureau de poste	" " " egg	McLennan & Co		7 30
"	" "	" " " nut	"		7 55
"	Edifice public	Construction d'un	James Bogue	6 avril 1914	18,787 00
"	Bureau de poste	Installation supérieure	Office Specialty M'f'g. Co. Ltd	28 oct. 1914	2,150 00
Listowel	" "	Houille par tonne— ant. egg	R. T. Kemp & Son		7 00
"	" "	" " " nut	Oliver & Ellis		7 00
"	Manège militaire	Construction d'un	The W. A. Tom Cons. Co. Ltd	30 juill. 1914	17,880 00
London	Douane	Houille par tonne— ant. fourn.	T. Patterson & Co		6 75
"	"	" " bit	"		4 10
	Bureau de poste	" " ant. egg	"		6 75
Markham	" "	" " " poêle.	R. Walsh		7 40
Midland		" " " egg	The Sargeant Co		7 50
"	" "	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwaood Co. Ltd	19 juin 1914	1,195 00
Milton	Edifice public	Construction d'un	Sam. Henson	18 juin 1914	19,990 00
Mitchell	Bureau de poste	Houille par tonne— ant. fourn.	R. J. Cook		7 25

Mitchell	Bureau de poste	Houille par tonne ant. nut	R. J. Cook		7 25
Mount-Forest	" "	" " " fourn.	T.F. Tamgney		7 25
"	" "	" " " nut	"		7 25
Napanee	" "	" " " nut	P. Gleeson		8 00
"	" "	" " " poêle.	"		7 75
"	Manège militaire	Construction d'un	A. S. Allaster	22 juill. 1914	42,322 00
"	"	Changements additionnels	"	13 oct. 1914	4,570 00
Newmarket	Edifice public	Construction	P. H. Secord & Sons Ltd	21 avril 1914	27,382 00
"	Bureau de poste et douane	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	6 janv. 1915	1,918 00
Niagara-Falls	Bureau de poste	Houille par tonne— ant. egg	W. E. Thomas		5 99
"	" "	" " " nut	"		6 23
North-Bay	" "	" " " egg	North Bay Fuel Co		7 25
Norwich	Edifice public	Construction d'un	Nagle & Mills	2 juill. 1914	23,555 00
Ontario	Bureaux de poste généralement	Fourn. de 200 cabinets verticaux à 4 tiroirs de front	Office Specialty M'f'g. Co. Ltd	24 juin 1914	5,400 00
"	" " "	Fourniture de 100 cabinets	The Steel Equipment Co. Ltd	12 janv. 1915	2,400 00
"	" " "	Fourn. d'ameub. pour bur. de poste	Office Specialty M'f'g. Co. Ltd	12 mars 1915	2,195 00
"	" " "	Fourn. d'ameub. pour bur. de poste	The Chas. Roger & Sons Co. Ltd	13 mars 1915	1,229 00
Ontario	Bureau de poste généralement	Fourn. d'ameub. pour bur. de poste.	P. E. Bourassa & Son	12 mars 1915	1,175 00
"	" " "	" " "	The Berlin Office & Fixture Co. Ltd	18 mars 1915	360 00
"	" " "	" " "	The Burton Baldwin M'f'g. Co. Ltd	25 mars 1915	168 00
"	" " "	" " "	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	26 mars 1915	210 00
Orangeville	Bureau de poste	Houille par tonne— egg	Lathwell & Son		6 70
"	" "	" " nut	"		7 00
Orillia	" "	" " ant. egg	S. E. Carss Lumber Co		7 00
"	" "	" " " " nut	" "		7 00
"	" "	Installation intérieure	Office Specialty M'f'g'. Co. Ltd	11 nov. 1914	1,793 00
Oshawa	" "	" "	W. J. Trick Co	23 juill. 1914	1,447 00
"	" "	Houille par tonne— ant. poêle.	J. H. Downey & Co		6 90
"	" "	" " " nut	H. E. Smith		7 25
Ottawa	Ferme expérimentale	" " " fourn.	C. C. Ray		7 20
"	" "	" " " egg	"		7 65
"	" "	" " " nut	"		7 90
"	" "	" " " poêle.	"		7 70
"	Édifices publics	Approvisionnement et livraison de glace par 100 liv	The Artificial Ice Co. Ltd	6 mai 1914	0 20
"	Bureau du sec. du Gouv. gén.	Changements et additions au	Office Speciality M'f'g, Co, Ltd	4 mai 1914	1,135 00
"	Bureau des archives (industrie et commerce).	Cabinets métalliques addition	" " " "	7 mai 1914	1,125 00
"	Édifices du Parlement et des ministères.	Matériel électrique	Canadian Gen'l. Electric Co. Ltd	27 mai 1914	20,195 00
"	Ministère des postes	Cabinets métalliques	Steel Equipment Co. Ltd	29 juin 1914	1,568 00
"	" "	Boîtes en métal pour le	" "	4 juill. 1914	5,975 00
"	Édifices publics	Fourn. et livraison de la houille	John Heney & Son	10 juill. 1914	Liste des prix.
"	Édifice de l'Ouest	Cabinets métalliques pour les plans de contrats.	Office Specialty M'f'g. Co. Ltd	31 juill. 1914	350 00
"	Observatoire	Porte pivotante	T. Cork & Sons Ltd	8 août 1914	1,737 40
"	Edifice de l'Est	Matériaux pour le système de chauffage.	Dominion Radiator Co. Ltd	13 août 1914	10,200 00

Nº 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	Edifices publics.				$ c.
	Ontario—Suite.				
Ottawa	Rideau Hall	Changements au système de chauffage et de ventilation.	P. Lyall & Sons Co. Ltd	13 août 1914	10,000 00
"	Édifice de la douane	Construction de l'	" " "	28 août 1914	1,173,000 00
"	Édifice de l'Est	Couche de mastic sur les fondations et 15,000 v. car. de squeegee	E. McMahon	30 août 1914	0 42
		par v. c.	"	" "	2 55
		et pavage	"	" "	2,900 00
"	Chambre des archives ministère de l'Intérieur.	Instal. de cabinets à documents	Steel Equipment Co. Ltd.,	16 sept. 1914	632 00
"	Com. des chemins de fer	Casiers à dossiers	" " "	26 nov. 1914	1,798 00
"	Douane	Changement dans le grillage	P. Lyall & Sons Cons. Co., Ltd	5 déc. 1914	1,689 67
"	Édifice Langevin	3 ascenceurs et 1 monte-charge	The Gen'l Supply Co., of Canada Ltd	26 déc. 1914	21,218 00
"	Bureau de poste	1 monte-charge	A. B. See Electric Elevator Co. of Can. Ltd.	8 mars 1915	5,990 00
Owen-Sound	" "	Houille par tonne ant. egg	Davis, Smith & Malone Co		6 90
Palmerston	Édifice public	Construction d'un	E. A. Bleakney	15 fév. 1915	30,770 00
Paris	"	Houille par tonne ant. egg	Paris C. &. L. Co		6 90
"	"	" " " poêle.	"		6 90
Parkhill	"	" " " "	Wm. Leary		7 00
"	"	" " " "	Parkhill L. & M. Co		7 00
"	"	" " " nut	Wm. Leary		7 25
"	"	" " " "	Parkhill L. & H. Co		7 25
Pembroke	Bureau de poste	Houille par tonne ant. egg	Dunlop & Company		8 20
"	"	" " nut	"		8,45
"	"	Installation intérieure	W. J. Trick Co	27 nov. 1914	2,273 00
"	Édifice public	Changements à l'	Wm. Beatty	19 nov. 1914	2,500 00
Peterborough	Bureau de poste	Houille par tonne ant. egg	J. G. A. Fitzgerald		6 90
"	Douane	" " poêle	"		6 90
Picton	Bureau de poste	" " egg	Hyatt & Rolston		7 25
"	"	" " poêle	"		7 25
"	"	" " nut	"		7 50
Port-Arthur	"	" " egg	Whitehead & Co		7 75
"	"	" " nut	Louis Walsh Coal Co		8 00
"	Bureau d'immigration	" " "	"		8 00
"	Entrepôt de vérification	Corniche en pierre au lieu de la tôle galvanisée.	Marsh, Hutton, Powers Co	22 oct. 1914	5,980 40

Port-Arthur	Entrepôt de vérification	Fourniture et installation d'un ascenseur et de deux monte-charge	Otis Fensom Elevator Co., Ltd	23 mars 1914	8,228 00
Port-Colborne	Bureau de poste	Houille par tonne... ant. egg	G. De W. Carter		6 70
Port-Hope	"	" " "	E. Brown & Company		7 50
"	"	" " nut	"		7 50
Port-Perry	"	" " egg	A. Orchard		7 00
"	"	" " nut	"		7 25
Prescott	Douane	" " egg	J. W. Plumb & Son		6 75
"	Bureau de poste	" " "	"		6 75
Preston	"	" " "	Geo. Winterhalt		7 00
"	Édifice public	Substitution d'ardoise noire à la tôle gavanisée pour la couverture.	Geo. A. Proctor	16 mai 1914	1,500 00
"	Bureau de poste et douane	Installation intérieure	The J. T. Schell Company	23 déc. 1914	2,747 00
Renfrew	Bureau de poste	Houille par tonne... ant. poêle	James Ward		7 75
"	"	" " nut	"		8 00
Sandwich	"	" " egg	E. Breault		7 00
Sault Ste-Marie	"	" " fourn	James Lyons		8 00
"	"	" " egg	"		8 25
Seaforth	"	" " "	H. P. Thompson		6 90
"	"	" " nut	Wm. Sclater		7 00
Shelburne	"	" " egg	R. A. Jelly		8 50
"	"	Installation intérieure	The J. T. Schell Company	3 nov. 1914	957 00
Smith's-Falls	"	Houille par tonne... ant. egg	A. Foster		7 25
"	"	" " nut	"		7 40
"	Édifice public	Changements et additions	G. T. Martin	24 nov. 1914	20,193 00
Steelton	Bureau de poste	Houille par tonne... ant. egg	James Lyons		8 25
"	"	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	21 nov. 1914	1,095 00
Stratford	"	Houille par tonne... ant. egg	A. Johnston & Son		6 65
Strathroy	"	" " fourn	R. M. Pincombie		7 00
"	"	" " "	B. Roke		7 00
"	"	" " nut	R. M. Pincombie		7 25
"	"	" " "	B. Roke		7 25
St.-Marys	"	" " fourn	O'Brien Bros		6 65
"	"	" " nut	"		6 90
St.-Thomas	"	" " egg	Marlatt & Smith		6 25
Toronto	Douane	" " "	P. Burns & Co		7 00
"	"	" " nut	"		7 00
"	"	" bit	Dominion C. & W. Co		4 60
"	" (rue Front)	" ant. poêle	P. Burns & Co		7 00
"	"	" bit	Dominion C. & W. Co		4 60
"	Entrepôt de vérification	" ant. egg	P. Burns & Co		7 00
"	"	" bit	Dominion C. & W. Co		4 60
"	Bureau de poste	" ant. egg	P. Burns & Co		7 00
"	"	" " nut	"		7 00
"	Bureaux de poste (52 rue Ste-Adélaïde).	Houille par tonne... ant. egg	"		7 00
"	Station postale «C»	" " "	Dominion C. & W. Co		6 20
"	" «D»	" " "	"		6 20
"	" «F»	" " "	"		6 20
"	" «F»	" " nut	"		6 20

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
	ÉDIFICES PUBLICS.				
	Ontario—Suite.				
Toronto	Station postale «K»	Houille par tonne “ egg	Dominion C. & W. Co		6 20
“	“ «K»	“ “ nut	“		6 20
“	“ (22 rue Ste-Adelaïde)	“ “ egg	“		6 20
“	“ “	“ bit	“		4 60
“	Bureau du Revenu	“ ant. egg	“		6 20
“	“	“ “ nut	“		6 20
“	“	“ bit	“		4 60
“	Bureau de poste garage	“ ant. egg	“		6 20
“	“ “	“ bit	“		4 60
“	Hôpital des immig	“ ant. egg	“		6 20
“	59 rue Victoria	“ “ “	“		6 20
“	“	“ bit	“		4 60
“	Édifice public	Fourniture du courant électrique pour 5 ans, du 1er avril 1914.	Toronto Hydro Electric System	12 avril 1914	liste des prix
“	Station postale «G»	Renouvellement de l'installation à l'étage supérieur.	Whitchell & Son	11 janv. 1915	4,676 00
Trenton	Bureau de poste	Installation intérieure	The J. T. Schell Co	24 juillet 1914	1,465 00
“	“	Houille par tonne ant. nut	B. W. Powers & Son		7 50
“	“	“ “ fourn	“		7 50
Uxbridge	“	“ “ nut	Jones Hardware Co		7 75
“	Édifice public	Tour pour horloge	Geo. Halward Sr	31 juillet 1914	2,650 00
Walkerton	Bureau de poste	Houille par tonne ant. egg	Alex. George		7 25
Walkerville	Édifice public	Contruction d'un	Piggott & Healey	18 juillet 1914	78:500 00
Waterloo	Bureau de poste	Houille par tonne ant. egg	M. B. Reidal		7 00
Welland	“	“ “ fourn	O. W. Rice		7 00
“	“	Changements de l'install. intér	T. E. Ryan & J. H. Gardner	28 oct. 1914	609 00
Whitby	“	Houille par tonne ant. egg	E. R. Blow		6 75
“	“	“ “ nut	“		6 95
Wingham	“	“ “ fourn	J. A. McLean		6 90
“	“	“ “ nut	“		7 15
Wodstock	“	“ “ egg	A. Hastings & Son		6 95
	Manitoba.				
Brandon	Ferme expérimentale	Houille par tonne ant. fourn	T. E. Elviss		11 25
“	“	“ bit	“		9 25

Brandon	Bureau de poste	Houille par tonne ant. poêle	T. E. Elviss		11 25
"	"	" bit	"		9 25
"	Bâtisse d'immigration	" bit (Souris)	Barclay & O'Hara		4 25
"	"	" ant. poêle	T. E. Elviss		11 25
Carman	Édifice public	" " egg	S. McClain & Son		11 50
"	Bureau de poste	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	23 janv. 1915	1,244 00
Dauphin	"	Houille par tonne—Ant., fourn	Thos. Jordan		11 60
Emerson	"	" " poêle	Chas. Whitman		10 50
"	"	" " Bit—	"		8 50
"	Bâtisse des immig	" " Ant., egg	"		10 50
Minnedosa	Bureau de poste	" " "	A. Iverson		11 75
Morden	"	" " "	Monarch Lumber Co		10 80
"	Édifice public	Installation intérieure	The J. T. Schell Co	24 août 1914	1,718 00
Neepawa	Bâtisse des immig	Houille par tonne—Ant., fourn	S. Benson		11 55
"	"	" " poêle	"		11 55
Portage-la-Prairie	Édifice public	" " egg	Richardson Bros		11 00
" "	"	" " Bit—	"		9 50
" "	Arsenal	Houille par tonne—Ant., egg	R. J. Long		11 00
Selkirk	Bureau de poste	" " egg	Thos. Reid		10 80
Souris	"	" " Bit—	T. H. Patrick		8 15
Stonewall	"	" " Ant., egg	Winnipeg S. & F. Co		11 00
St-Boniface	"	" " fourn	Standard S. & F. Co		10 75
Virden	"	" " egg	Blackman Bros		12 50
Winnipeg	Salle des immig	" " "	Winnipeg S. & F. Co		10 65
"	" " n° 2	" " "	"		10 65
"	Hôpital des immig	" " "	"		10 65
"	Nouveau bureau de poste	" " "	"		10 65
"	Vieux bureau de poste	" " "	"		10 65
"	Nouvel entrep. de vérific	" " "	Standard S. & F. Co		7 40
"	Station postale «B»	" " Ant., egg	Winnipeg S. & F. Co		10 65
" nord	Manège militaire	Construction d'un	The Brown Construction Co. Ltd	15 juillet 1914	103 000 00
	Saskatchewan.				
Battleford	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., egg	M. B. Mill		13 50
"	"	" " Bit—	"		6 00
Estevan	"	" " Bit—	H. Johnson		2 19
Gravelbourg	Bureau d'Immig	" " Bit—	J. M. Beaubien		14 00
"	Bureau de poste	" " Ant., egg	"		17 00
"	"	Installation intérieure	The Western M'f'g. Co. Ltd	14 mai 1914	1,000 00
Humboldt	"	Houille par tonne—Ant., egg	Bell & Dolan		12 50
Indian-Head	Ferme Expérimentale	" " fourn	James Conn		11 50
"	" "	" " Bit—	A. W. Sherwood		8 50
"	Station forestière	" " Ant., fourn	Jas. Conn		11 50
"	"	" " poêle	"		11 50
"	"	" " Bit—	A. W. Sherwood		8 50
Lloydminster	Salle des immig	" " Bit—	James Vincent		5 65
"	Salle du bureau de poste	" " Bit—	"		5 65
Maple-Creek	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant., fourn	L. C. Parsons		14 00
"	"	" "	"		1 00

N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	Edifices publics.				
	Saskatchewan—Suite.				
Maple Creek	Bureau de poste	Houille par tonne .. Bit—	L. C. Parsons		7 50
Melfort	"	" " Bit—	Pembina C. Co		7 75
Moosejaw	"	" " Ant., egg	City I. & C. Co		11 60
"	"	" " Bit—	"		7 80
"	Bâtisse des immig	" " Bit—	"		7 80
"	"	" " Anth	"		12 60
"	Bureau de poste et Douane	Installation intérieure	Office Specialty M'f'g.-Co. Ltd	23 oct. 1914	5,481 00
North-Battleford	Bureau de poste	" " Ant., egg	City Fuel Co		1· 75
"	"	" " Bit—	Pembina C. Co		7 25
"	"	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	21 mai 1914	1,755 00
"	Douane	Installation "	The J. T. Schell Co	26 oct. 1914	1,289 00
Prince-Albert	Édifice public	Houille par tonne—Bit	Pembina C. Co		7 75
"	Manège militaire	Construction d'un... P	Pigott & Healy	6 juin 1914	108 400 00
"	"	Cloisons et changements dans l'appareil de chauffage, etc.,	Pigott & Healy	17 oct. 1914	5,607 00
"	Édifice public	Changements à	Crellin Bros	19 déc. 1914	1,925 00
"	"	Charpenterie et menuiserie	W. Worthley	19 déc. 1914	1,800 00
"	"	Lattage et plâtrage	Geo. Graham	19 déc. 1914	600 00
"	"	Ouvrage électrique	P. A. Electric	19 déc. 1914	2,900 00
"	"	Plombage et chauffage	Wharton & Co	19 déc. 1914	640 00
"	"	Peinture et couleur en détrempe	F. W. Turner	19 déc. 1914	950 00
Régina	Bureau de poste	Houille par tonne—Ant. egg	Whitmore Bros		2 75
"	"	" " Bit—	"		8 50
"	Bureau des terres	" " Ant. egg	"		12 75
"	Bâtisse des immig	" " Bit—	"		8 50
Saskatoon	Bureau de poste	" " Ant., egg	R. J. Armstrong		12 75
"	Bâtisse des immig	" " " poêle	Pembina C. Co		7 25
Swift-Current	Bureau de poste	" " Anth—	Wester Coal Co		14 80
Unity	Bâtisse des immig	" " "	Unity Lumber Co		6 50
Wadina	"	" " Bit—	Wadina L. Company		7 50
Weyburn	Bureau de poste	" " Bit—	United Coal Co		7 25
Wilkie	Bâtisse des immig	" " Bit—	Simpson Bros		10 00
Wilkie	"	" " Ant, foun	"		13 50
Yorkton	Bureau de poste	" " " egg	Yorkton L. & C. Co		13 00
"	"	" " Bit—	Pembina Coal Co		8 25

		Alberta.			
Athabaska-Landing	Bureau d'immig	Houille par tonne—Bit—	City C. & I. Co		5 50
Bassano	Édifice public	Construction d'un	M. C. Sackrider	24 août 1914	23,400 00
Biggar	Bureau d'immig	Houille par tonne—Bit—	Pembina Coal Co		7 00
Calgary	Bâtisse d'immig	" " Bit—	C. S. Lott		7 50
"	"	" " Anth—	"		9 25
"	Entrepôt de vérification	" " egg	"		5 75
Calgary	Édifice de la douane	Ouvrages en marbre additionnels	The J. McDiarmid Co . Ltd.,	18 nov. 1914	10,285 00
Castor	Bureau d'immigration	Houille par tonne—Bit	A. D. McCormack		3 00
Edmonton	Bâtisse d'immigration	" "	Western Coals		3 90
Edmonton	Bureau de poste	" "	"		3 90
"	Manège militaire	Construction d'un	P. Lyall & Sons Cons. Co. Ltd	11 juillet, 1914.	286,000 00
Edson	Bureau d'immigration	Houille par tonne—Bit	Pembina Coal Co		5 50
Entwistle	" "	" "	"		4 50
Kerobert	" "	" "	Beaver L. C		9 25
Lethbridge	Bureau de poste	" "	City Cartage Co		4 50
"	Douane	Installation intérieure	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	19 fév. 1915	1,280 00
MacLeod	"	Houille par tonne—Bit	R. H. Hilliard		6 00
Medecine-Hat	Édifice public	Addition et changements à l'	M. C. Sackrider	24 août 1914	38,266 00
Red-Deer	"	Houille par tonne—Bit	A. Clutterbuck		4 37½
Strathcona	Bâtisse des immigrants	" "	C. Creamer		3 95
"	Bureau de poste	" "	"		3 95
Vermillon	Édifice public	" "	Pembinal Coal Co		6 00
Viking	Bureau d'immigration	" "	L. R. Dayton		4 25
Wainwright	" "	" "	Pemoina Coal Co		6 50
		Colombie-Britannique.			
Comox	Bureau de poste	Installation intérieure	Tinney & Humphries Ltd	23 juil. 1914	995 00
Duncan-Station	"	" "	Victoria Show Case Co	24 nov. 1914	2,266 00
Greenwood	"	" "	The J. T. Schell Co	26 nov. 1914	1,877 00
Mount-Pleasant (Vancouver)	Station postale	Construction de la	T. J. Whiteside & C. E Williamson	30 juil. 1914	86,827 30
New-Westminster	Bureau de poste & douane	Installation intérieure	The Berlin Office & Fixture Co Ltd	23 mars 1915	4,687 00
North Vancouver	Manège militaire	Construction d'un	Campbell & Wilkie	15 avril 1914	28,415 80
"	"	Trottoirs en béton additionnels	"	22 juil. 1914	2,369 00
Port-Alberni	Édifice public	Construction d'un	Knott & Jones	28 avril 1914	30,500 00
"	Bur. de P. & douane	Installation intérieure	"	23 mars 1915	1,835 00
Union-Bay	Bureau de poste	" "	Tinney & Humphries Ltd	23 juil. 1914	855 00
Vancouver	Bâtisse des immig. & hôpital de détention	Travaux additionnels	Snyder Bros & Brethour	26 sept. 1914	4,382 90
Vancouver	Bâtisse des immigrants	Fourniture & installation d'un as-censeur.	Otis Fensom Elevator Co. Ltd	24 mars 1915	2,948 00
Victoria	Manège militaire	Addition au	Parfit Bros	1er août	39,500 00
Victoria	Bureau de poste	Changements & addition aux système de chauffage & de ventillation	Hayward & Docks Ltd	23 sept. 1914.	19,200 00
William-Head	Édifice de détention pour les passagers de 1ère classe	Construction d'un	R. Moncrieff	12 juin. 1914	32,045 00

N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES					
Nouvelle-Ecosse.					
Cheverie	Quai	Construction d'un	Mortimer Parsons	4 juin. 1914	12,800 00
Comeau, anse de	Brise-lames	"	Dayton & Condon	26 avril 1914	11,890 00
" Hill	"	Réparations, prolongement	J. R. Potier	30 avril 1914	3,590 00
Digby	Dragage (quai du Gouvt.)	Classe "B" p. v. c	The Maritime Dredging & Cons. Co. Ltd	12 juin 1914	0·24½
East-Ferry	Quai	Construction d'un	Engineers & Contractors Ltd	7 juil. 1914	10,274 00
East-River	Ecluse barrage	Changements dans les items 1, 2, 3, 4, 5, 6, et 7	McDougla's Bros	7 nov. 1914	3,475 00
Margaree	Dragage	Classe "B" p. v. c	V. T. Bartram	26 août 1914	0 55
Nouveau-Brunswick					
Bathurst	Dragage	Classe "B" p. v. c	The Northern Dredging & Cons. Co. Ltd	4 mai 1914	0 25
"	"	" "	" " "	19 mai 1914	0 30
"	"	" "	" " "	2 nov. 1914	0 30
Cocagne	Quai	Construction d'un	H. G. Beresford	11 mai. 1914	6,880 00
Hatfield, pointe	Quai en béton et bois	"	W. R. Fawcett	23 juil. 1914	Liste des prix
Maquapit, lac	Dragage	Classe "B" p. v. c	The New Brunswick Cons; Co. Ltd	5 juin 1914	0 20
Miramichi, rivière	"	"	Peter England	3 juil. 1914	0 37
Richibuctou Battures nord et sud	Brise-lames	Prolongement	Engineers &Contractors Ltd	7 juil. 1914	Liste des prix
St-George	Dragage	Classe "B" p. v. c	G. S. Gregory	1er août 1914	0 50
St-Jean ouest	Quai	Construction de	The Maritime Dred'g & Cons. Co. Ltd	11 mai. 1914	Liste des prix
" ouest	Jetée	Construction d'une	" " "	11 mai 1914	" "
" havre de	Dragage	Classe "B" p. v. c	" " "	3 juil. 1914	0 49½
" "	Transbordeur de grain	Fourniture de la force électrique pour les hr. kil	Can. Pac. Ry. Co	14 sept. 1914	0 05
"	Fondation d'un hangar perm	Sur les quai	The Maritime Dredging & Cons Co. Ltd	26 oct. 1914	le coût plus 15%
"	Hangar de fret temp. en bois	Construction d'un	" " "	29 oct. 1914	le coût plus 15%
Woodward's Cove	Brise-lames	"	C. A. Huntley	15 avril 1914	11,970 00
Québec.					
Beauport	Dragage	Classe "B p. v. c	The W. J. Poupore Co. Ltd	3 juil. 1914	0 30
Knowlton-Landing	Quai	Construction d'un	Loomis, MacBean & Williams	18 mai 1914	7,395 00
Laprairie	Chemin temporaire	Construction d'un	A. Duranceau & N. Poupart	29 avril 1914	4,000 00
Lauzon	Bassin de radoub	Nouvelles chaudières	E. Leonard & Sons Ltd	4 nov. 1914	5,299 00

L'Islet	Quai	2 piles triangulaires	J. B. Gallibois	11 juil. 1914	$1.80 p. vg. cub.
Quinze, rivière des	Pont public	Superstructure & abords	Lynch, Peckam & Gorman	9 mai 1914	Liste des prix.
Quyon	Quai	Construction d'un	Thos. & J. Moran	16 avril 1914	" "
Ontario.					
Armitage-Landing	Quai	Construction d'un	McCool & Moffat	13 avril 1914	Liste des prix.
Bruce Mines	Dragage	Classe "B" p. v. c	The Soo Dred'g. & Cons. Co Ltd	7 nov. 1914	0 15½
Burlington, chenal	Jetée sud	Reconstruction de la	The Canadian Eng. & Contracting Co Ltd	7 mai 1914	12,420 14
"	Mur de revêtement	Construction d'un	D. G. Stewart	24 juil. 1914	Liste des prix
" chenal	Fournir l'éclairage à 2 poteaux de lampes 3 ans à compter du commencement de l'éclairage		The Hamilton Cataract Power Light & Traction Co. Ltd.		p. hr. kilw. 0 05
Cataraqui, rivière	Travaux additionnels	Exécution de	The Thunder Bay Contracting Co., Ltd	11 janv 1915	4,000 00
Cobourg	Jetée de centre	Reconstruction de la	The Randolph Macdonald Co., Ltd	6 avril 1914	Liste des prix.
Fort-William (riv. Mission.)	Améliorations du havre et de la rivière.		The Thunder Bay & Contracting Co., Ltd	26 avril 1914	" "
Fort-William (rivière McKellar.)	Dragage	Classe "B" par v.c	Great Lakes Dredging Co., Ltd	25 juill. 1914	03
Fort-William	Mur de revêtement, 2,300 pds.	Construction d'un	The Thunder Bay Constructing Co., Ltd	21 déc. 1914	128 37
"	Dragage	Classe "B" par v.c	Great Lakes Dredging Co., Ltd	22 déc. 1914	0 25
Goat-Island (Little Current.	"	Classe "A" par v.c	The Soo Dredging & Cons. Co., Ltd	15 juin 1914	2 90
" "	"	Classe "A" par v.c	" " "	11 sept. 1914	2 90
Goderich	"	Classe "B" par v.c	Jennings & Ross Ltd	1er juin 1914	0 16
"	Brise-lames (sud-ouest)	Prolongement du	Wm. Bermingham	30 oct. 1914	Liste des prix
Little-Detroit	Dragage	Classe "A" par v.c	The C. S. Boone Dred'g. & Cons. Co., Ltd	5 nov. 1914	3 00
"	"	Classe "A" par v.c	" " "	11 janv. 1915	3 00
Port-Arthur	Nouveau brise-lames	2ième prolongement du	Port Arthur Construction Co., Ltd	24 avril 1914	Liste des prix.
Port-Burwell	Dragage	Classe "B" par v.c	The C. S. Boone Dred'g. & Cons. Co., Ltd	17 juill. 1914	4 19
Port-Hope	Améliorations du havre	Construction d'ouvrage d'	Tompkins & Cunningham	7 juill. 1914	Liste des prix.
"	Dragage	Class "B" par v.c	The Canadian Dredging Co., Ltd	9 nov. 1914	0 24
Port-Stanley	Entrepôt en béton	Construction d'un	A. E. Ponsford	19 fév. 1915	Liste des prix.
Rainy-River	Ouv. de protection en pilotis	" "	W. J. Sims & R. A. Bingham	16 juin 1914	" "
Washago	Barrage à Little-Falls & Big-Chenal et creusage Falls Chenal de la riv. Severn		J. O. Roddick	11 avril 1914	" "
Wellington, Village	Améliorations du havre	Construction d'ouv. d',	McFarlane, Pratt & Hanley, Ltd	15 avril 1914	" "
Windsor	Entrepôt sur le quai	Construction d'un	A. E. Ponsford	15 avril 1914	7,931 00
Manitoba.					
Selkirk	Chantier du gouvernement	Fourn. de la force électrique au	The Town of Selkirk	20 mai 1914	(pour 3 ans) $1.00 p. h.p. par mois.
"	Marine Railway	" " "	"	31 août 1914	(Pour 5 ans du 15 mars 1914) $1.00 par h.p. par mois.

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES			
Colombie-Britannique.			
Fraser, riv (bras du Nord). Jetée, et dragage d'un chenal.. Construction d'une	Pacific Dredging Co., Ltd	22 mai 1914	Liste des prix.
Glensden. Quai public. Construction d'un	James MacDonald & Co	6 juill. 1914	5,733 00
Kaslo. Prolongement de 98 pds au quai et démolition du vieux quai de bois rempli de pierres.	Wm. English	17 avril 1914	2,110 00
Nanaïmo. Dragage. Classe "B" par v.c.	Pacific Dredging Co., Ltd	9 juin 1914	0 23½
Nootka-Island. Quai. Construction d'un	P. H. Wood	24 avril 1914	4,500 00
Pitt-River. Dragage additionnel. Classe "B" par v.c.	Pacific Dredging Co., Ltd	20 juin 1914	0 18
Powell-River. Dragage. Classe "B" par v.c.	" "	4 avril 1914	0 44
Pritchard. Quai. Construction d'un	H. S. Beharrel & Sam Mills	26 mai 1914	4,850 00
Vaisseaux, dragues et outillage.			
Installation d'un appareil à brûler l'huile et réservoirs d'huile pour combustible dans le remorqueur "*Petrel*".	British Columbia Marine Railway Co., Ltd.	27 mai 1914	4,825 0
Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues et l'outil. du ministère pour Ontario et Québec pour 1914-15	T. S. Sims & Co., Ltd	15 juin 1914	Liste des prix.
Fourniture de chaînes pour les dragues du ministère et l'outillage du ministère, pour Ontario et Québec, pour 1914-15.	Lewis Bros., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1914-15.	Frothingham & Workman, Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1914-15.	Canadian Fire Hose Co	15 juin 1914	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1914-15.	The Builders Supply Co	15 juin 1914	" "
Fournitures d'huiles et graisses pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1914-15.	W. F. Kelly Oil Co	15 juin 1914	" "
Fourniture d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec,	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de peintures et huiles à peintures pour dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1914-15.	The Ottawa Paint Works	15 juin 1914	" "
Fourniture de corde de manille pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec pour 1914-15.	Consumers Cordage Co. Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de cordes métalliques pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1914-15.	Drummond McColl & Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de valves de tuyaux à vapeur pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1914-15.	Empire M'f'g. Co., Ltd	15 juin 1914	" "

Fourniture de valves de tuyaux à vapeur pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1914-15.	Samuel Fisher	15 juin 1914	Liste des prix.
Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues et outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1914-15.	T. S. Simms & Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fournitures de chaînes pour les dragues et outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1914-15.	S. Norman Sancton	15 juin 1914	" "
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1914-15.	Frotingham & Workman Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1914-15.	Estey & Co	15 juin 1914	" "
Fourniture d'huiles et graisses pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1914-15.	The British American Oil Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture d'étoupage (packing) pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1914-15.	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de peintures et huiles à peintures pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1914-15.	R. C. Jamieson & Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de cordes de manille pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1914-15.	Consumers Cordage Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de cordes métalliques pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1914-15.	The Gen'l. Supply Co. of Canada Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de valves et accessoires de tuyaux à vapeur pour les dragues et l'outillage du ministère pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour 1914-15.	The Canadian Fairbanks Morse Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de balais et pinceaux pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1914-15.	Poloe & Thompson Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de chaînes pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1914-15.	W. H. Thorn & Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1914-15.	Poole & Thompson Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1914-15.	J. T. Polly	15 juin 1914	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1914-15.	The Gen'l. Supply Co. of Canada, Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture d'huiles et graisses pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1914-15.	The British American Oil Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture d'étoupage (packing) pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1914-15.	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de peintures et huiles à peintures pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1914-15.	R. C. Jamieson & Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de cordes de manille pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1914-15.	Consumers Cordage Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de cordes métalliques pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1914-15.	Poole & Thompson Co	15 juin 1914	" "
Fourniture de valves et accessoires de tuyaux à vapeur pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile-du-Prince-Edouard, pour 1915-14.	The Canadian Fairbanks Morse Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture d'articles de marine pour les dragues et l'outillage du ministère pour New-Westminster, C.-B., pour 1914—15.	J. T. Trapp & Co., Ltd	15 juin 1914	" "
Fourniture de quincaillerie, valves, accessoires, étoupage, cordes métalliques, cordes de manille et boyaux pour les dragues et l'outillage du ministère de New-Westminster, C.-B., pour 1914-15.	" "	15 juin 1915	" "
Fourniture d'épiceries pour les dragues et l'outillage du ministère pour le New-Westminster, C.-B. pour 1914-15.	C. A. Welsh & Co., Ltd	15 juin 1915	" "

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
Vaisseaux, dragues et outillage—Suite.			
Fourniture de viandes pour les dragues et l'outillage du ministère pour le New-Westminster, C.-B., pour 1914-15.	Vancouver & Prince Rupert Meat Co., Ltd....	15 juin 1914..	Liste des prix.
Fourniture de légumes fraîs pour les dragues et l'outillage du ministère pour New-Westminster, C.-B., pour 1914-15.	Annondale Supply Co., Ltd..................	15 juin 1914..	" "
Fourniture de poisson frais pour les dragues et l'outillage du ministère pour New-Westminster, C.-B., pour 1914-15.	P. Burns & Co., Ltd......................	15 juin 1914..	" "
Fourniture d'articles de marine, étoupage, cordes métalliques, cordes de manille et boyaux pour les dragues et outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1914-15.	McLennan, McFeeley Co., Ltd..............	15 juin 1914..	" "
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1914-1915....................	Wood Valance & Leggatt Ltd	15 juin 1914....	" "
Fourniture de valves, accessoires, étoupage, corde mét., corde de manille pour les dragues et outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1914-1915.	Simson, Balkwill & Co., Ltd................	15 juin 1814...	" "
Fourniture de boyaux (hose) pour les dragues et outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1914-1915....................	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd....	15 juin 1914...	" "
Fourniture d'épiceries et de légumes frais pour les dragues et outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1914-1915.	London Grocery Co., Ltd..................	15 juin 1914...	" "
Fourniture de viandes pour les dragues et outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1914-1915.	P. Burns & Co., Ltd.......................	15 juin 1914...	" "
Fourniture de poissons frais pour les dragues et outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1914-1915	Kamloops Vancouver Meat Co., Ltd.........	15 juin 1914...	" "
Fourniture de fonte d'acier pour les dragues et outillage du ministère pour Vancouver, C.-B., pour 1914-1915.	Vancouver Engineering Works, Ltd..........	15 juin 1914...	" "
Fourniture d'articles de marine, d'étoupage (packing), cordes métalliques, corde de manille et boyaux (hose) pour les dragues et outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1914-1915.	P. McQuade & Son.........................	15 juin 1914...	" "
Fourniture de quincaillerie pour les dragues et outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1914-1915.	The Hickman Tye Hardware Co., Ltd......	15 juin 1914...	" "
Fourniture de valves et accessoires pour les dragues et outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1914-1915.	Walter S. Fraser & Co., Ltd...............	15 juin 1914...	" "
Fourniture d'épiceries pour les dragues et outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1914-1915.	H. O. Kirkham & Co., Ltd................	15 juin 1914...	" "
Fourniture de viandes pour les dragues et outillage du ministère pour Victoria, C.B., pour 1914-1915.	P. Burns & Co., Ltd......................	15 juin 1914...	" "
Fourniture de légumes frais et de poissons frais pour les dragues et outillage du minis-D. tère pour Victoria, C.-B., pour 1914-1915.	K. Chungranes............................	15 juin 1914...	" "
Fourniture de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Victoria, C.-B., pour 1914-1915.	Kirk & Co................................	15 juin 1914...	" "

Fourniture de 300 ton. du meilleur charbon à vapeur pour les dragues et remorqueurs du ministère pour Charlottetown, I.-P.-E., pour 1914-1915.	Buntain Bell & Co.	16 juin 1914	4 50
Fourniture de 1,100 ton. de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Lockport, N.-E., pour 1914-1915 par tonne.	Southern Salvage Co., Ltd.	20 juin 1914	5 50
Fourniture de 1,500 ton. de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour New-Glasgow, N.-E., pour 1914-1915, par tonne.	Gannon & Weir	20 juin 1914	4 35
Fourniture de 500 ton. de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Oromocto, N.-B., pour 1914-1915, par tonne.	J. D. Mitchell	20 juin 1914	6 50
Fourniture de 600 ton. de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Buctouche, N.-B., pour 1914-1915, par tonne.	Felix Michaud	20 juin 1914	5 20
Fourniture de 900 ton. de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Campbellton, N.-B., pour 1914-1915, par tonne.	R. K. Shives	20 juin 1914	5 70
Fourniture de 500 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Bathurst, N.-B., pour 1914-1915, par tonne.	Bathurst Lumber Co	20 juin 1914	6 00
Fourniture de 2,000 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour St-Jean, N.-B., pour 1914-1915, par tonne.	Dominion Coal Co.	20 juin 1914	4 25
Fourniture de 600 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour le chantier de l'Ile Victoria, Ottawa, Ont., pour 1914-1915, par tonne.	Ottawa Transportation Co., Ltd	11 juillet 1914	4 25
Fourniture de 37 noeuds de câble sous-marin pour Halifax N.-E. et Vancouver, C.-B.	Siemens Co. of Canada Ltd	18 sept. 1914	20,210 00
Fourniture de 1,000 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Montréal, Qué., pour 1914-1915 par tonne.	Canadian Import Co	22 sept. 1914	3 40
Fourniture de 300 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Montréal, Qué., pour 1914-1915, par tonne.	Canadian Import Co	22 sept. 1914	3 80
Fourniture de 500 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Trois-Rivières, Qué., pour 1914-1915, par tonne.	Canadian Import Co	22 sept. 1914	4 02
Fourniture de 300 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Québec, Qué., pour 1914-1915, par tonne.	Canadian Import Co	22 sept. 1914	4 45
Fourniture de 300 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Québec, Qué., pour 1914-1915, par tonne.	Canadian Import Co.	22 sept. 1914	4 98
Fourniture de 300 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Rimouski, Qué., pour 1914-1915, par tonne.	Canadian Import Co.	22 sept. 1914	5 60
Fourniture de 100 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour St-Jean, Qué., pour 1914-1915, par tonne.	James Sowards Coal Co.	23 sept. 1914	4 40
Fourniture de 200 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Cache Bay, Ont., pour 1914-1915, par tonne.	P. P. Weaver Coal Co., Ltd	23 sept. 1914	5 18
Fourniture de 300 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Haileybury, Ont., pour 1914-1915, par tonne.	F. P. Weaver Coal Co., Ltd	23 sept. 1914	5 48
Fourniture de 500 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Collingwood, Ont., pour 1914-1915, par tonne.	F. P. Weaver Coal Co., Ltd	23 sept. 1914	3 93
Fourniture de 1,000 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Hamilton, Ont., pour 1914-1915, par tonne.	F. P. Weaver Coal Co., Ltd	23 sept. 1914	3 68
Fourniture de 400 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Port Burwell, Ont., pour 1914-1915, par tonne.	F. P. Weaver Coal Co., Ltd	23 sept. 1914	3 43
Fourniture de 25 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Hamilton, Ont., pour 1914-1915, par tonne.	Citizens Fuel & Ice Co., Ltd	23 sept. 1914	6 50
Fourniture de 50 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour le chantier de l'Ile Victoria, Ottawa, Ont., pour 1914-1915, par tonne.	Barrett Bros.	25 sept. 1914	7 00
Fourniture de 100 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Chambly, Qué., pour 1914-1915, par tonne.	Geo. Hall Coal Co. of Canada, Ltd	28 sept. 1914	4 75
Fourniture de 40 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Montréal, Qué., pour 1914-1915, par tonne.	Geo. Hall Coal Co. of Canada, Ltd	28 sept. 1914	7 25

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Fin.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
Vaisseaux, dragues et outillage—Fin.			
Fourniture de 300 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Buckingham, Qué., pour 1914-1915, par tonne.	John Heney & Son, Ltd.	29 sept. 1914	4 75
Fourniture de 300 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour Quyon, Qué., pour 1914-1915, par tonne.	John Heney & Son, Ltd.	29 sept. 1914	4 90
Fourniture de 5 tonnes de charbon pour les dragues et outillage du ministère pour le chantier de l'Ile Victoria, Ottawa, Ont., pour 1914-1915, par tonne.	Independent Coal Co., Ltd.	22 oct. 1914	5 00
Réfections et réparations au S. S. *Tyrian*	Halifax Marine Engineering Co., Ltd	8 déc. 1914	25,950 00
Réfections et changements de la structure en acier du S. S. *Tyrian*	T. Hogan & Co.	8 déc. 1914	9,841 00
Renouvellement de la chaudière de la drague du ministère No. 3 *Restigouche*	The Sydney Foundry & Machine Works, Ltd.	8 fév. 1915	9,980 00
Service télégraphique de l'Etat.			
Fourniture et livraison de fils télégraphiques à Montréal, Qué., et Vancouver, C.-B.	The Steel Company of Canada	13 oct. 1914	15,845 65

ETAT No 2

PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES

N° 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1913.						$ c.
1er avril	Andrew Westberg	Sa Majesté	Vente d'une partie de la ½ nord de la ½ sud du lot n° 10, 1er Con-tp. de Casey, Ont.	Barrage pour réservoir au Lac Timiskaming	2 acres	80 00
1er "	C. M. Myers *et al*	"	Vente des lots nos 1 et 2, côté sud de Cole Harbour, N.-E.	Site pour quai	2·1 acres	205 00
3 avril	Certificat du titre		Vente du lot nº 1 à 6 inclusivement et de 8 à 11 inclusivement, propriété 2, Selkirk, Man.	Chantier du gouvt		
7 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain et maisons dits «Carslake Hotel» rue St-Jacques, Montréal, Qué.	Station postale «A»		
7 "	H. H. Bradburn & J. T. Webb.	Sa Majesté	Vente d'une partie du lot nº 7, Con E. I Island nº 1, Fort-William, Ont.	Améliorations de la riv. McKellar	.06 acre.	58 00
7 "	Joseph Davis	"	Vente d'une partie des lots nos 25, 26 et 31, côté est rue Main, Exeter, Ont.	Site pour édifice public		3,000 00
8 "	Sa Majesté	Samuel Code	Vente des lots nos 11 et 12, propriété 1, Dauphin, Man.	Entreprise privée		3,500 00
9 "	H. Price et L. J. Camsusa	Sa Majesté	Vente du Str. *Gunhild*	" "		12,000 00
9 "	Arcade Olivier	"	Remise et quittance d'hypothèque *re* propriété à Grand'Mère, Qué.	Site pour édifice public		3,400 00
9 "	Foley, Welch et Stewart	"	Quittance d'une réclamation *re* Ligne de téléphone de Skeena-Crossing à New-Hazelton, C.-B.	Ligne de téléphone		1 00
15 "	Prov. du Nouv.-Brunswick	"	Transport du site dénommé «Bedford Wharf», Bedford, N.-B.	Site pour quai		Transfert grat
15 "	Certificat du titre		Vente des lots nos 18, 19 et 20, propriété 30, Calgary, Alta.	Site pour édifice public		
15 "	Peter Hamilton Co., Ltd.	Sa Majesté	Vente de la partie sud du lot nº 1, à l'est de la rue George et au nord de la rue Sherbrooke et de la partie sud de la prop. «A», Peterborough, Ont.	" "		18,000 00
15 "	Sa Majesté	C. C. Delbridge	Vente de la partie sud de la bâtisse sur l'emplacement du manège militaire, excepté un petit bureau et les maisons nos 1620 et 1614 rue William, Vancouver, C.-B.	Entreprise privée		1,850 00
15 "	W. V. Cragg	Sa Majesté	Vente d'une partie de la ½ sud du lot nº 1, Con. 1, tp. de Harris, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.	19 acres	587 50

17 "	Gouv. prov. de la Colombie-Britannique.	Gouv. du Domin.	Transfert des lots nos 1, 2 et 3, propriété 103, sub-division du no 882, Groupe 1, district de Cassiar, C.-B.	Site pour bureau de poste..	....	Transf. grat.
18 "	C. N. James et A. James..	Sa Majesté........	Vente des lots nos 1 et 2, propriété 1, sub-division district C, lot no 643, Vancouver-Sud, C.-B.	" station postale 'D'	....	10,500 00
18 "	Mary Jeanne St. Laurent.	"	Vente d'une partie des lots nos 38 et 39, St-Ours, Qué.	" édifice public.....	100 pds x 43.4 pds.	1,200 00
20 "	H. S. Adams.............	"	Vente d'une partie du lot no 12, Con. 8, Markham, Ont.	" "	....	1,200 00
23 "	Conseil mun. du village de Portsmouth.	"	Vente d'un terrain en avant du lot no 12, côté sud est de la rue Main, Portsmouth Ont.	" quai..............	$2\frac{1}{4}$ acres..........	1 00
23 "	Certificat du titre.........	....	Vente des lots nos 185 et 186, propriété 2, Edmonton, Alta.	" entrepôt de douane	....	....
23 "	Certificat de propriété....	....	Vente de terrain à Rousselet-Island, tp. de Harris, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.	301 acres..........	2,000 00
27 "	Mary Murat..............	Sa Majesté........	Vente d'une partie des lots nos 31 et 32, tp. de Garrick, Mildmay, Ont.	Site pour bureau de poste..	....	1,300 00
28 "	J. M. Mason...............	"	Vente de la $\frac{1}{2}$ sud du lot no 1, con. 1, R.I, tp. de Harris, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.	3·5 acres..........	1 00
29 "	John Morgan..............	"	Vente du lot no 11, côté est de la rue Graham et ouest Lorne, Ont.	Site pour édifice public....	....	1,000 00
29 "	Canadian Realty Corp., Limited *et al.*	"	Vente de 25 pieds le plus à l'ouest des lots nos 21. 22 et 23, propriété 59, Brandon, Man.	" "	....	40,000 00
1914.						
4 mai.........	Certificat du titre.........	....	Vente de partie des lots nos 1415-1416, côté est de la rue Armstrong, tp. de Dumond, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming....	....	325 00
4 "	E. S. Busby..............	Sa Majesté........	Vente d'une partie du lot no 5, rue High, Southampton, Ont.	Site pour édifice public....	....	975 00
5 "	Avis d'expropriation.......	....	Expropriation du lot no 24, angle nord-ouest des rues Main et John, Hamilton, Ont.	" "	....	....
7 "	W. D. Morris.............	Sa Majesté........	Vente de la partie ouest de la $\frac{1}{2}$ est du lot no 21, rue Kent, Ottawa, Ont.	Site pour les nouveaux édifices des ministères.	....	1,000 00
7 "	Sa Majesté................	M. Jane McLeod.	Donation d'une portion du lot no 24 Lesser-Slave-Lake-Settlement, Grouard, Alta.	Entreprise privée.........	....	450 00
7 "	Scottish Canadian Canning Company, Ltd.	Sa Majesté........	Quittance de réclamation *re* droit de passage dans une propriété louée, Steveston, C.-B.	Jetée de déviation, du gouvernement.	....	2,133 60
8 "	Certificat du titre.........	....	Vente des lots nos 128, 129 et 132, Courtenay-Townsite, C.-B.	....	....	....
8 "	" "	....	Vente du $\frac{1}{4}$ sud-ouest, sect. 27, tp. 22, r. 11, à l'ouest du 6e méridien, Scotch-Creek, C.-B.	Site pour quai............	0·05 acre..........	1 00

N° 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1914.						$ c.
8 mai	Simon Salmon *et al.*	Sa Majesté	Vente d'une partie de la réserve, côté sud-ouest de Wahbe-Creek, New-Liskeard, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.	0·1 acre	200 00
11 "	J. W. Lepailleur	"	Vente de parties des lots nos 235 et 204a, Lachine, Qué.	Site pour quai	8,128 pds	14,000 00
13 "	W. S. Whitman *et ux.*	"	Vente de terrain, rue William, Hantsport, N.-E.	" édifice public	100 x 93·9 pds	1,000 00
13 "	M. P. Harrington	"	Vente de terrain à Vogler's Cove, N.-E.	" quai	0·17 acre	250 00
16 "	Certificat du titre	"	Vente des lots nos 1, 2 et 3, propriété 103, sect. 2, New Hazelton, C.-B.	" bureau de poste		
16 "	Delise Lemay	"	Vente des lots nos 21a et 13s, Leclercville, Qué.	" quai à Ste-Famille	22·221 pds., m. a.	300 00
16 "	Corp. de Leclercville	"	Transfert du lot n° 110, Leclercville, Qué.	" " "	1,675 pds	transf. grat.
20 "	W. H. Hamilton *et ux.*	"	Vente du lot riverain et de la grève en avant des lots nos 6, 7, 8 et 9, con. D. à Fort-William, Ont.	Améliorations des rivières Kaministiquia et Mission.	2·429 acres	1,376 00
20 "	W. H. Hamilton *et ux.*	"	Vente d'une partie du lot n° 9, con. D. Island n° 2, Fort-William, Ont.	" "	0·95 acre	11,971 19
21 "	Sa Majesté	Foley Bros, Welch Stewart et Fauquier.	Vente de la coque de la drague *Geo. Mackenzie.*	Entreprise privée		1,800 00
21 "	Frs. Flety	Sa Majesté	Vente du lot n° 24, propriété 16, subdivision du lot n° 196, groupe 1, Vancouver, C.-B.	Station postale «B»		35,000 00
21 "	Gouv. prov. du Nouveau-Brunswick.	Gouv. du Domin.	Transfert du quai et de tous les droits, titres, etc., Tabusentac, N.-B.	Pour les fins du gouv		Transf. grat.
27 "	J. R. Hood	Sa Majesté	Vente du lot n° 35, propriété 15, Oak-Lake, Man.	Site pour édifice public	125 pds x 25 pds	
27 "	Ed. E. Armstrong *et ux.*	"	Vente de terrain d'un quai et de privilèges à Windsor, N.-E.	" quai		75,000 00
29 "	Certificat du titre		Vente des lots nos 10 et 11, propriété 4, Golden, C.-B.	" édifice public		3,500 00
29 "	Richelieu and Ontario Navigation Co.	Sa Majesté	Vente du terrain et du quai étant les nos 17,111 et 18 à Varennes, Qué.	" quai		4,000 00
29 "	Canadian Copper Co	"	Vente d'une partie du lot n° 12, con. 2, Copper-Cliff, Ont.	" édifice public		1 00

30 mai	T. B. Adams *et ux*	Sa Majesté	Vente de terrain à Brighton, N.-E.	Site pour quai	0·6 acre	200 00
30 "	F. W. Enright	"	Vente d'une partie du lot nº 7, Halifax,	" station postale		800 00
30 "	Certificat du titre		Vente de terrain, dans la propriété C. Moose-Jaw, Sask.	" manège militaire		
1er juin	E. C. Hillman	Sa Majesté	Vente du lot nº 32, côté nord de la rue Wellington, Ottawa, Ont	" les édifices des ministères.		21,672 00
4 "	C. E. Harris *et ux*	"	Vente de terrain à East-Ferry, N.-E.	" quai	0·37 acre	100,00
5 "	Michael Gondour *et al.*	"	Vente du lot nº 18, côté nord, rue Broad, Dunnville, Ont.	" édifice public		7,250 00
15 "	Certificat du titre		Vente des lots nos 7, 8, 9, et 10 propriétés, paroisse de St-Jacques, Man.	Site pour manège militaire		
15 "	"		Vente des lots nos 1, 2, 3 et 4, propriété 5, paroisse de St-Jacques, Man.	" " "		
15 "	"		Vente des 90 pds. nord du lot nº 1, propriété 10 Boissevain, Man.	Site pour édifice public		
16 "	Patrick Judge	Sa Majesté	Remise et quittance *re* ½ est du lot nº 9 et ½ ouest 1 du lot nº 10, con. 2-tp. de Casey, Ont.	Barrage pour réservoir au lac.		468 00
16 "	"	"	Remise et quittance *re* d'une partie de la est du lot nº 9, con 2, tp. de Casey, Ont.	" " "		1 00
16 "	"	"	Remise et quittance *re* d'une partie de la ½ sud du lot nº 9, con 3, tp. de Casey, Ont.	" " "		128 00
16 "	Joseph Fraser	"	Vente de terrain, côté sud-ouest de l'Ile Caribou N. E.	Abords du chemin	⅘ acre	100 00
17 "	Certificat du titre		Vente des lots nos 192 et 193, paroisse de St-Jacques, Man.	Site pour manège militaire.		
17 "	E. Dionne et H. Chouinard	Sa Majesté	Remise de toutes réclamations pour dommages à la rivière St-Mathieu, (St-Simon) Qué.			415 00
17 "	I. W. Cleveland *et al.*	"	Vente de terrain à West-Dover, N.-E.	Site pour brise-lames	24 acres	150 00
18 "	Certificat du titre		Vente du lot nº 5, propriété 5, paroisse de St-Jacques, Man.	Site pour manège militaire		
18 "	Gouvt. provincial de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Gouvt. du Dominion.	Transfert du lot nº 16 et dépendances à Grande-Rivière (sud) I.-P.-E.	Pour quai de la Traverse Sud.	120 pds x 1,100 pds.	1 00
19 "	Certificat du titre		Vente du lot nº 6, Propriété 5, paroisse de St-Jacques, Man.	Site pour manège militaire.		
19 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain à Grenville, Qué.	Pour un pont Interprovincial.	19,620 pds	
20 "	Certificat du titre		Vente du lot nº 11, Propriété 5, paroisse de St-Jacques, Man.	Site manège militaire		
22 "	Gouvt. provincial de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Gouvt. du Dominion.	Transfert de terrain au quai McArthur, McArthur's-Landing, I. P.-E.	Pour les fins du gouvt		1 00
25 "	Corporation de la ville d'Almonte	Sa Majesté	Vente d'une partie de la rue Little-Bridge Almonte, Ont.	Addition au bureau de Poste.	436 pds. car.	1 00
25 "	Certificat du titre		Vente des lots nos 12 et 35, pariosse de St-Jean, Man.	Site pour salle des immigrants.		
26 "	Province de l'Ile-du-Prince Edouard.	Gouvt. du Dom	Transfert du quai Albertan, Cascumpeque-Harbour, I.P.-E.	Pour les fins du gouvt		1 00
27 "	J. Tremblay et A. Gagnon	Sa Majesté	Vente d'une partie du lot 'F', con. 4, Chicoutimi, Qué.	Pour quai à la rivière	6,250 pds.	25

N° 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite*.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1914.						$ c.
27 juin	L. P. Sirois *et al*.	Sa Majesté	Vente du lot n° 514, paroisse de St-Roch, Qué.	Améliorations de la rivière St-Charles.		125,366 10 plus intérêt. 9,141 27
29 "	A. J. Bender	"	Vente d'une partie des lots n°s 1–94, 2 et 232, aussi d'un mur de pierre à Montmagny, Qué.	Site pour édifice public		2,000 00
30 "	F. J. Smith *et ux*.	"	Vente de terrain, rues Mill et Front, Campbellford, Ont.	" "	19 acres	3,700 00
30 "	Province de la Colombie-Britannique.	Gouvt. du Dom.	Transfert de terrain à Salmon-Arm. C.-B.	Site pour quai	22 acres	Transfert gratuit.
3 juillet	Sa Majesté	Marsh-Hutton-Powers Co.	Vente de la vieille coque de la drague "Samson".	Pour entreprise privée		625 00
3 "	"	J. M. Balderson	Vente de vieilles bâtisses sur place à Perth, Ont.	" "		200 00
4 "	Margaret Conant	Sa Majesté	Vente d'une partie des lots n°s 5 et 6, East-Whitby, Ont.	Améliorations du havre	58·82 acres	3,529 20
6 "	F. E. Bunnell *et al*.	"	Vente de la ½ est de la ½ ouest du lot n° 2-côté nord, rue Wellington, Ottawa, Ont., avec droit de passage	Site pour les nouveaux édif. des ministères		20,000 00
10 "	Certificat du titre		Vente du lot n° 10, côté est rue May, New-Liskeard, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming		150 00
10 "	" "		Vente du lot n° 12, côté est, rue May, New-Liskeard, Ont.	" "		150 00
11 "	Sa Majesté	James Irwin	Vente et démolition de bâtisses sur place à Campbellford, Ont.	Entreprise privée		250 00
15 "	"	Cité de Winnipeg	Donation du lot riverain n° 57, Winnipeg, Man.	" "	½ acre	Donation gratuite.
16 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'une partie du lot n° 2,238, Québec, Qué.	Allonge du bureau de poste	106.3 pds	
16 "	"		Expropriation d'une partie du lot n° 2,237, Québec, Qué.	" "	95 pds	
16 "	Avis d'expropriation		Expropriation du lot n° 2,240, Québec, Qué.	Allonge du bureau de poste		
17 "	W. M. Johnston	Sa Majesté	Vente d'une partie de la ½ ouest du lot n 5, 5ème con, tp. de Harris, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.	141.5 acres	
21 "	Certificat du titre		Vente d'une partie du lot riverain n° 98, St-Andrews, Man.	Améliorations des rapides		

22 "	T. J. Seeton *et ux*	Sa Majesté	Vente de la partie ouest du lot nº 6, côté nord, rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour nouveaux édifices des ministères		36,000 00
22 "	R. F. Matheson	"	Vente d'une partie du lot nº 14, côté ouest, rue Kent, Ottawa, Ont.	" "		7,920 00
27 "	H. A. Cain et C. I. Cain	"	Vente du quai à Halfield's-Point, (Springfield) N.-B.	Pour quai	1,422 pds	100 00
27 "	C. R. Gordon	"	Vente du bateau à gazoline à double hélice "Wolrondo".	Pour les fins du gouvt		12,000 00
30 "	Mary Goodall *et al.*	"	Vente d'une partie du lot nº 6, côté nord, rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour nouveaux édifices des ministères..		43,752 00
30 "	F. M. Goodall et E. L. Goodall	"	Indemnité pour dommage causé à leur place d'affaires à Ottawa, Ont.			3,248 00
31 "	M. E. Cliff *et vir*	"	Vente d'une partie du lot nº 10, 3ème con. Hespeler, Ont.	Site pour édifice public		2,200 00
1 août	J. M. Bourque	"	Vente de terrain à Elbrooke, N.-E.	Site pour quai	135 pds. car.	1 00
1 "	L. A. Bourque *et al.*	"	Vente de terrain et de lot riverain à Elbrooke, N.-E.	"	.36 acres	100 00
3 "	Marine Railways Co. Ltd.	"	Vente de lot riverain à Langcove, Esquimalt District, C.-B.	Bassin de radoub à Esquimalt.		1 00
4 "	J. Verrault	"	Remise *re* lots nºs 4, 5 et 6, township Duhamel, Ville-Marie, Qué.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming		377 50
5 "	Noé Brouillard	"	Remise *re* lots nºs 463, 464, 473, 474, 476 et 477, tp. Duhamel, Ville-Marie, Qué.	" "		383 00
7 "	M. A. Maunders	"	Vente d'une partie du lot nº 15 avec droit de passage Brussels, Ont.	Site pour édifice public		400 00
10 "	G. A. Graham	"	Vente d'une partie de la ½ ouest du lot nº 16, con. "K", Island nº 1, Fort-William, Ont. Aussi lot riverain.	Améliorations des rivières Kaministiquia et Mission.	1.35 acre 4 acres	1,900 00
12 "	British Columbia Marine Railways Co. Ltd.	"	Vente des lots nºs 53 et 57 a 71 inclusivement sect. 26, district Esquimalt, C.-B.	Bassin de radoub à Esquimalt.		
12 "	Certificat du titre		Vente du lot nº 50 district Esquimalt, C.-B.	" "		
12 "	" "		Vente des lots nºs 11 à 16 inclusivement du lot suburbain nº 44 district Esquimalt, C.-B.	" "		
12 "	" "		Vente du lot nº 40 du lot suburbain nº 44 district Esquimalt, C.-B.	" "		
			Vente des lots 1, 2, 4, 5 et 6 sub-division des lots suburbains nºs 37 et 45 district Esquimalt, C.-B.	" "		
12 "	" "		Vente des lots suburbains nºs 46 et 52 district Esquimalt, C.-B.	" "		
	J. McEachren *et al*	Sa Majesté	Vente de terrain entre le chemin public à Rivière-Elmira (Grand'-Mira) N.-E.	Site pour quai	750 pds car.	25 00
12 "	J. A. Seely *et ux*	"	Vente d'une pièce de terrain à Seely's-Cove, N.-B.	"	540 pds x 29 pds	25 00
12 "	H. W. Farrow	"	Vente d'une partie du lot nº14, Brussels, Ont.	Site pour édifice public		2,000 00
12 "	M. A. Sinclair	"	Vente d'une partie du lot nº 30, côté nord rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour nouveaux édifices des ministères.		44,844 00

N° 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite*.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1914.						$ c.
13 août........	W. Cleave................	Sa Majesté........	Vente d'une partie du lot n° 34, côté nord rue Victoria, Ottawa, Ont.	Site pour nouv. édifice des minitères.	....	10,407 98
14 "	H. Lageuex...............	"	Vente d'une partie du lot n° 307, St-Romuald, Qué.	Site pour station postale....	110 pds x 110 pds...	6,000 00
14 "	Gouvernement du Dominion.	Gouv. provincial de Saskatchewan.	Transfert du Bureau du Titre des Terres et de la résidence du régistrateur à Battleford, Sask., du Palais de Justice à Moose-Jaw, Sask., du Palais de Justice à Moosomin, Sask., de la prison à Prince-Albert, Sask., du bureau du gouv., du Palais de Justice, de la prison et de la résidence du gouv. à Régina, Sask., du Palais de Justice à Wolseley, S., et du Palais de Justice à Yorkton, Sask., du Palais de Justice à Carnduff, Sask.	Pour les fins du Gouvernement.	....	231,074 96
14 "	Wabe Iron Works, Ltd.....	Sa Majesté........	Remise *re* lots n°s 1, 2 et 3, côté sud de l'ave. Whitewood, New-Liskeard, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.	....	6,700 00
15 "	....Certificat du titre....	....	Vente d'une partie du lot n° 8, propriété 61, Calgary, Alta.	Site pour Bureau de poste.	....	
15 "	" "	....	Vente des lots n°s 9 et 10, propriété 3, Castor, Alta.	" " ..	....	
25 "	Héritiers de D. M. Gillis..	Sa Majesté........	Vente de terrain entre le chemin public rivière Elmira (Grand-Mira,) N.-E	Site pour quai............	750 pds. car.......	25 00
27 "	Grand Trunk R'y. Co.....	"	Remise d'un terrain à Gallander, Ont....	" "	6·56 acres.........	100 00
29 "	Sa Majesté...............	Quebec Savings & Trust Co., Ltd..	Vente des lots n°s 2198 et 2199, Ile St-Quentin, Qué.	Entreprise privée..........	....	2,080 00
1er Sept........	A. G. Maher & L. I. Finnie *et ux*.	Sa Majesté........	Vente d'une partie du lot n° 3, côté nord, rue Wellinton, Ottawa, Ont..	Site pour nouv. édifice des ministères.	....	75,000 00
1er "	J. S. Finno & I. Finno.....	"	Vente de terrain à Little-Black-River, N.-B.	Site pour quai............	·11 acre	100 00
3 "	Certificat du titre.........	....	Vente du lot n° 1, propriété 15, Atlin, C.-B.	Site pour bureau de poste et de télégraphe.	....	
4 "	J. Lightgon, *et ux*..........	Sa Majesté........	Vente d'une partie du lot B, côté sud de la rue Front, Bobcaygeon, Ont.	Abords du quai...........	686 pds............	40 00
7 "	M. J. Barnes, *et ux*........	"	Vente de terrain à Hampton, N.-B.......	Site pour édific. public....	96·6 pds...........	1 00
14 "	Peter McKellar, *et al*......	"	Vente d'une partie du lot n° 4, con. E, Island, n° 1, Fort-William, Ont..	Améliorations de la rivière McKellar.	1·39 acre	4,170 00

14 "	J. H. Ferguson, *et ux*......	"	Vente d'une partie du lot nº 2, con. E., Island nº 1, Fort-William, Ont.	" " ..	4·45 acres.........	13,350 00
15 "	Certificat du titre.........	....	Vente des lots nº 352, 353 et 354, Winnipeg-nord, Man.	Site pour manège militaire.	....	7,128 00
15 "	J. D. Deacon, *et al*........	Sa Majesté........ "	Vente d'une partie du lot nº 5, con. E, Island nº 1, Fort-William, Ont...	Améliorations de la rivière McKellar.	·95 acre...........	2,850 00
15 "	M. Deacon................	"	Vente d'une partie du lot nº 5, con. E., Island nº 1, Fort-William, Ont.	. " " ..	1·21 acre..........	3,630 00
17 "	Albert Lamb.......	"	Vente du lot nº 1, côté est de la rue May, New-Liskeard, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.	....	600 00
17 "	J. H. Ferguson, *et ux*......	"	Vente d'un lot riverain en avant du lot nº 2, con. E, Fort-William, Ont.	Améliorations de la rivière McKellar.	·25 acre...........	750 00
19 "	Avis d'expropriation......	....	Expropriation de terrain à Ste-Anne de Beaupré, Qué.	Site pour quai............	180,000 pds........	
21 "	M. G. Crombie, *et ux*......	Sa Majesté........	Vente d'une partie du lot nº 1, con. E, Island nº 1, Fort-William, Ont.	Amélioration de la rivière4 McKellar.	·41 acres..........	13,230 00
23 "	H. C. McNeil.............	"	Vente de terrain à Piper's-Cove, N.-E...	Site pour quai............	....	1 00
25 "	M. A. Blyth..............	"	Vente d'une partie du lot nº 35, rue Vittoria, Ottawa, Ont.	Site pour nouveaux édifices des ministères.	2,264 pds..........	2,655 00
28 "	M. Laffin................	"	Vente de terrain à Sterling's-Brook, N.-E.	Améliorations par dragage	·29 acre...........	55 00
30 "	D. Fougère...............	"	Vente de terrain à l'Ile Shédiac, N.-B....	Site pour quai............	0·56 acre..........	16 80
30 "	E. Browne................	"	Vente de la † est du lot nº 2, côté nord, rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour nouv. édifices des ministères.	....	24,295 00
3 oct..........	L. Bang..................	"	Vente des lots nºs 1 et 2, propriété 3, Sydney, C.-B.	Site pour édifice public...	....	3,000 00
6 "	W. Blackwood.............	"	Vente d'une partie du lot nº 28, Winnipeg, Man.	Site pour quai............	19,380 pds........	57,500 00
15 "	F. A. Marsters, *et ux*......	"	Vente de terrain à Lower-Burlinton, N.-E.	" "	¼ acre............	50 00
16 "	M. C. Burke & J. A. O'Boyle, *et al*.	"	Vente de la ½ nord du lot nº 23, côté est, rue Kent, Ottawa, Ont.	Site pour nouv. édifices des ministères.	33 pds x 66 pds....	7,936 50
21 "	Sa Majesté...............	H. J. Hagan.......	Jugement *re* terrain et maison à Amherst, N.-E.	Site pour édifice public...	....	30,000 00
23 "	D. J. McQueen............	Sa Majesté........	Vente de terrain à Mira-Bay............	Site pour quai............	0·84 acre..........	180 00
26 "	M. A. Simard, *et al*........	"	Vente de parties de terrain et droit de passage sur les lots nºs 175, 176 et 164, à Ste-Anne de Beaupré, Qué.	" "	....	27,000 00
30 oct..........	Certificat du titre........	....	Vente des lots nº 1 et 2, propriété II, riv. Powell, C.-B.	Site pour édifice public...	....	
30 "	Avis d'expropriation.......	....	Expropriation de terrain à Hawkesbury, Ont.	Pont Interprovincial.......	79,945 pds........	
31 "	M. & L. N. Poulin.........	Sa Majesté........	Vente d'une partie du lot nº 38, côté nord, rue Vittoria, Ottawa, Ont.	Site pour nouv. édifices de ministères.	....	10,919 30
31 "	Avis d'expropriation.......	....	Expropriation de terrain à Winnipeg, Man.	Site pour quai............	19,830 pds........	
4 "	..Sa Majesté..............J	. M. Barnes........	Donation de 2-12 pd. car. de terrain à Hampton, N.-B.	Entreprise privée.........	....	Donat. grat.
14 "	"	John Ball.........	Quittance de réclamat. *re* droit de passage à Hanover, Ont.	" "	....	1 00
14 "	John Moody...............	Sa Majesté........	Vente du lot nº 29, côté nord, rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour nouv. édifices des	....	60,000 00
14 "	Avis d'expropriation.......	....	Expropriation de terrain à Kraut-Point, N.-E.	Site pour quai............	·2 acre.	

N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite*.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1914.						$ c.
19 nov.	Ernest Donimey	Sa Majesté	Vente de terrain à Fox-Point, N.-E.	Site pour brise-lames	·06 acre	50 00
20 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain à Kawartha-Park, Ont.	" quai	·3 acre	
21 "	La corporation de la cité de Toronto	Sa Majesté	Vente de parties des lots nos 41 et 42, Toronto, Ont.	" entrepôt de vérif des douanes.		163,791 67
23 "	Thos. Lawson & Son Ltd.	"	Vente de la ½ ouest de la ½ ouest du lot n° 2, côté nord rue Wellington, Ottawa,	Site pour nouv. édifices des ministères.		19,223 00
24 "	Robert Hastings	"	Vente de lots nos 30, 31 et 32, côté est, rue Wellington, New-Liskeard, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.		1,400 00
25 "	Synode incorporé du Diocèse de Toronto	" "	Vente des lots nos 27 et 28, con. Shanty-Bay, Ont.	Site pour quai	·35 acre	1 00
2 déc.	M. A. Brazeau	"	Vente du lot n° 7, 1ere con., rivière du Lièvre, Poupore, Qué.	" écluse et barrage	7,740 pds.	50 00
2 "	Certificat du titre		Vente du ¼ nord-est, sec. 28, tp. 20, rg. 21, Régina, Sask.	Barrage mobile	153·49 acres.	
2 "	" "		Vente du ¼ nord-ouest, sec 22, tp. 20, rg. 21, Régina, Sask.	" "	160 acres	
2 "	" "		Vente de ¼ sud-ouest, sec 33, tp. 20, rg. 21, Régina, Sask.	" "	160 acres	
2 "	" "		Vente du ¼ sud-ouest, sec 27, tp. 20, rg. 21, Régina, Sak.	" "	63·5 acres	
8	" "		Vente de parties des lots 6 et 7, tp. de Harris, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.	·225 acres	
11 "	H. Talbot	Sa Majesté	Vente d'une partie du lot n° 241, Ile Verte, Qué.	Site pour quai	6,250 pds.	125 00
11 "	La Fabrique de Notre-Dame-du-Lac.	"	Vente d'une partie du lot n° 69, Notre-Dame-du-Lac, Qué.	" "	¼ arpent	50 00
11 "	D. L. Fraser	"	Vente de terrain à Feltzen-Sud, N.-E.	" "	·023 acre	80 00
14 "	W. E. Cunningham	"	Vente de terrain à Ballantyne's-Cove, N.-E.	" "		100 00
18 "	James Murray	"	Vente d'une partie du lot n° 9, tp. de Bucke, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.	7 acres	150 00
18 "	Great Lakes Dredging Co.	"	Vente d'une partie du lot n° 7, con. C, Ile n° 2, Fort-William, Ont.	Améliorations de la rivière	·50 acre	1,500 00
18 "	" " "	"	Vente d'un lot riverain en avant du lot n° 6, con D, Island n° 2, Fort-William, Ont.	" " "	·31 acre	930 00

23 déc.	D. J. Lafave	Sa Majesté	Vente deterrain à North-Belleville, N.-E.	Site pour quai	133 acre	33 00
1915.						
2 janv.	Ludger Gagnon	"	Remise de toutes réclamations et dommages *re* terrain à Haileybury, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.		250 00
6 "	J. M. Guitar	"	Vente de terrain à Green-Point, N.-B.	Droit de passage au brise-lames.	1·09 acre	100 00
6 "	A. Devereau, *et al.*	"	Vente de terrain à Green-Point, N.-B.	" " "	1·22 acre	100 00
7 "	J. A. Belder & A. W. Cadman, *et al.*	"	Remise de toutes réclamations et dommages *re* lot nº 2, con. A, tp. de Harris, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.		250 00
8 "	The Upper Ontario Steamboat Limited.	"	Vente d'une partie du lot nº 189, Latchford, Ont.	Barrage Latchford	4,500 pds.	1 00
8 "	La Société d'Agriculture du district nº 110 (St-Charles)	"	Vente de terrain à St-Charles, N.-B.	Pour accommoder les vaisseaux.	·728 acre	75 00
18 "	J. Irwin	"	Ventes de lots nºs 6, 7, 8, 9 et 10, côté sud, ave Whitewood, New-Liskeard, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.		1,280 00
19 "	Certificat du titre		Vente d'une partie du $\frac{1}{4}$ sud-est, sec. 33, tp. 20, rg. 2, Last-Mountain-Lake, Sask.	Barrage mobile	57·27 acres	
20 "	W. J. Evans	Sa Majesté	Vente de l'angle nord-est du lot nº 4, 4me con., tp. de Harris, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.	8·50 acres	
29 "	G. M. Warren	"	Vente de parties des lots nºs 235 et 231, à Latchford, Ont.	Barrage Latchford	1,136 pds.	
9 fév.	Robt. Wentzell, *et al.*	"	Vente de terrain à Indian-Point, N.-E.	Site pour quai	3,900 q. pds.	25 00
11 "	Sa Majesté	Rigaud Granite Co., Ltd.	Donation d'une partie du lot nº 79 à Rigaud, Qué.	Entreprise privée		4,000 00
2 mars	Certificat du titre		Vente des lots nºs 17 et 18, propriété 7, Toffino, C.-B.	Bureau de télégraphe		
3 "	Gouvt. prov. du Nouveau-Brunswick.	Gouvt. du Dominion.	Transfert du site du quai, Bathurst, N.-B	Pour quai		Trans. grat
4 "	J. Lauzon, sr. et J. Lauzon, jr.	Sa Majesté	Vente de terrain à la Pointe Lauzon, tp. de Portland, Qué.	Droit de passage	33 pds x 1,836 pds	1 00
4 "	M. Blyth, *et al*	"	Vente d'une partie du lot nº 35, côté nord rue Vittoria, Ottawa, Ont.	Site pour nouveaux édifices des ministères.	8,630 pds.	24,145 87
4 "	E. Lamothe	"	Vente du terrain et du vieux quai à St-Denis, Qué.	Site pour quai	7,666 pds.	500 00
5 "	N. & M. Parks	"	Vente de terrain à Long-Point, N.-E.	Site pour brise-lames	·2 acre	25 00
8 "	Succession J. M. Walsh	"	Vente de parties des lots 7 et 8 Island nº. 2 Fort-William, Ont.	Amélior. au quai Mission		1,290 00
11 "	A. Labaye	"	Vente du lot nº 90-1, St.-Frs.-Xavier de Batiscan, Qué.	Quai	139·9 pds x 3·7 pds	48 50
12 "	S. McChesney	"	Vente d'une partie de la rés., côté ouest du Wahbe-Creek, New-Liskeard, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.		100 00
16 "	Sa Majesté	Commissaires du havre de Vancouver.	Donation d'un lot riverain à Vancouver, C.-B.	Entreprise privée	41·8 acres	1 00
17 "	Succ. de J. H. Hunter	Sa Majesté	Vente d'une partie du lot nº 9, tp. de Harris, Ont.	Barrage pour réservoir au lac Timiskaming.	·212 acre	636 00

N° 2.—État des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Fin.*

Date l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1915.						$ c.
23 mars	Succession Bannantyne	Sa Majesté	Vente d'une partie du lot n° 107, St.-Andrews, Man.	Améliorations à St. Andrews Rapids.		462 90
23 "	Mme Muir	"	Vente de la propriété 43 excepté, la ½ ouest des lots n[os] 13, 14, 15 et 16, Vancouver, C.-B.	Site pour manège militaire		10,520 00
24 "	W. H. Widden, *et al.*	"	Vente d'une partie du lot n°. 3, con. E, Island I, n° Fort-William, Ont.	Amélioration de la rivière McKellar.	1·02 acre	3,464 50
24 "	D. W. Duke	"	Vente des lots n[os] 11 et 12, propriété 3, Wilkie-Sask.	Site pour édifice public		10,000 00
25 "	R. J. Blanchard	"	Vente d'une partie du lot n° 3, con. E, Island n°. 1, Fort-William, Ont.	Amélioration de la rivière McKellar.	1·53 acre	5,203 68
27 "	Hambly Bros. & The Toronto Type Setting Co.	"	Remise de toutes réclamations et dommages *re* nouveau-bureau de poste général à Toronto.			2,000 00
27 "	National Trust Co., Ltd.	"	Vente d'une partie de la ½ est du lot n° 41, Toronto, Ont.	Entrep. de vérif. des douanes.		113,805 83
27 "	A. Holland, *et ux.*	"	Vente d'une partie du lot No 33, côté ouest rue Vittoria, et partie du lot n° 34, côté nord, rue Vittoria et partie du lot n° 34, rue Victoria, Ottawa, Ont.	Nouv. édifices des ministères.		87,863 99
29 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain à Mulgrave, N.-E.	Site pour quai	35 pds x 88 pds	

ÉTAT Nº 3

PROPRIÉTÉS AFFERMÉES

N° 3.—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915.

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable
1914.						$ c.
avril	The Can. Pac. Ry. Co.	Sa Majesté	Location d'un lopin de terrain, Coal Harbour Burrard-Inlet, Vancouver, C.-B.	Edifice de détention des immigrants.	Aussi longtemps que le gouvernement gardera le terrain.	
3 "	Ville d'Alsask	"	Location de maison sur le lot n° 14, propriété II, Alsask, Sask.	Pour les fins de l'immigration.	6 mois du 1er avril 1914.	$15 p. m.
6 "	J. C. L. Rivest	"	Location du rez-de-chaussée de l'édifice, angle dès rues St-Viateur et Ste-Marie, Joliette, Qué.	Branche de l'Accise	1 an du 1er mai '14	$300 par an. renouvelable.
6 "	J. U. et J. A. Chaput	"	Location du rez-de-chaussée et résidence privée, nos 23, 25 et 27, Place Lavaltrie, Joliette, Qué.	Douane et concierge	1 an du 1er mai '14	$600 par an. renouvelable.
7 "	Russell Blackburn	"	Location de deux chambres dans l'édifice, angle des rues Sparks et Bank, Ottawa, Ont.	Minist. des Trav. pub.	1 an	$350 renouvelable.
8 "	Leonard Frank	"	Location d'une partie de l'édifice sur le lot n° 1, propriété II, Old Alberni, C.-B.	Bureau de poste	2 ans	$200 par an.
8 "	J. J. Garland	"	Location d'un édifice, rue Tupper, Portage-la-Prairie, Man.	Entrepôt de vérif. des Douanes.	1 an à compter de la date d'occupation.	$90 par m.
13 "	J. E. Annable	"	Location de 4 chambres dans l'édifice, angle nord-est des rues Ward et Victoria, Nelson, C.-B.	Ingénieur de district, ministère des Trav. pub.	1 an	$50 par m. renouvelable.
14 "	C. J. Booth et J. A. D. Holbrook.	"	Location des 3 étages supérieurs de l'édifice 'Booth', rue Sparks, Ottawa, Ont.	Pour les fins du gouvt.	5 ans à compter de la date de l'occupation.	$1 par pied.
15 "	W. J. Boyd	"	Location d'un bureau n° 406 dans l'édifice "Boyd", Winnipeg, Man.	Div. des Archives	du 15 avril 1914 au 31 mars 1916.	$47.50 par m.
16 "	K. Levasseur	"	Location de l'étage inférieur dans l'édifice sur la ½ ouest du lot n° 2, Pincher-Creek, Alta.	Minist. de l'Intérieur	1 an du 16 sept.	13. $30 par m.
21 "	Euclide Lachapelle	"	Location du rez-de-chaussée de l'édifice, n° 19, Place Lavaltrie, Joliette, Qué.	Bureau de poste	1 an	$720 par an. renouvelable.
22 "	J. G. Jackson & L. Clarke	"	Location de deux chambres sur le lot n° 5, propriété "D", rue King, Cobourg, Ont.	Inspecteur d'immigration.	1 an	$170 par m.
23 "	M. A. Barrett	"	Location d'une maison, rue Queen-est, Toronto, Ont.	Station postale "G"	1 an et ensuite mensuellement.	$200 par an.

1er mai	Patrick O'Sullivan	Sa Majesté	Location d'un magasin et du rez-de-chaussée de l'édifice "Sullivan", Calgary, Alta.	Messageries en douane	1 an du 1er mai '14 et ensuite au m.	$125 par m.
4 "	Sa Majesté	Price Bros Co., Ltd.	Location d'une partie du lot nº 4, B. rg., canton Signai, tp. Bellerivière, Qué.	Entreprise privée	21 ans du 4 mai '14.	$30 par m.
4 "	Wm. Dickinson	Sa Majesté	Location d'une maison, nº 18, Railway ave, est, North-Battleford, Sask.	Pour les fins de l'immig...	24 m. du 5 mai '14.	$1,200 par an.
4	Wm. Huckvale & S. T.	"	Location d'un bureau nº 306 sur les lots nºs 23 et 24 propriété 14, Medicine-Hat, Alta.	" "	1 an du 1er juin '14.	$28 par m.
8 "	Page Printing & Binding	"	Location du 1er étage de l'édifice, nºs 3, 5 et 7, rue Albert, Sherbrooke, Qué.	Inspecteur des postes	5 ans	$996 par an. et renouvelable.
11 "	Richelieu & Ontario Nav. Co.	"	Location de 3 chambres au 3ème étage de l'édifice "Richelieu & Ontario", Québec, Qué.	Bureau des officiers du pilotage.	1 an à compter de la dated'occupation.	$55 par m.
11 "	A. C. Carter	"	Location du rez-de-chaussée du magasin Centre, édifice "Minthorn", Orillia, Ont.	Bureau de poste	1.an	$60 par m.
12 "	Patrick Labelle	"	Location des 1er et 2ième étages de 4,800 pds du soubassement de l'édifice, angle des rues Dalhousie et York, Ottawa, Ont.	Imprimerie et papeterie du gouvernement.	5 ans du 2 janv. '14	$11,500 par an.
15 "	Bryson Realty Ltd.	"	Location de quatre étages d'un édifice, rue Queen, Ottawa, Ont.	Minist. de l'Intérieur et des Travaux publics.	5 ans du 25 avril 1914.	$8,596 par an.
20 "	Lord Furniture Co.	"	Location d'une maison, nºs 64 et 66, rue George, Ottawa, Ont.	Milice et Défense	Depuis l'occupation jusqu'au 20 fév. 1916.	$150 par m.
1er juin	Independent Securities Ltd	"	Location d'une partie du rez-de-chaussée et deux voûtes, dans l'édifice angle 4ème ave et rue Seymour, Kamloops, C.-B.	Minist. de l'Intérieur	3 ans à compter de son occupation.	$125 par m.
1er "	W. J. Boyd	"	Location d'une partie du 2ième étage de l'édifice "Boyd", Winnipeg, Man.	Com. des ch. de fer	1 an à compter de son occupation.	$1,830 par an.
6 "	J. E. Merryfield	"	Location du 1er étage du l'édifice, 1ère Ave, Prince Rupert, C. B.	Entrepôt de vérification	3 ans du 1er juin 1914.	$175 par mois.
8 "	Magloire Lepine	"	Location d'une portion d'un édifice à Maisonneuve, Qué...	Bureau de poste	1 an du 1er mai '14	$30 par mois..
10 "	F. C. Baker	"	Location de la ½ ouest de l'édifice "Baker" côté sud de la rue River, Prince Albert Sask.	Ministère de l'Intérieur	1 an du 1er mai '14	$80 par mois.
10 "	Belmont Buildings Ltd.	"	Location d'une partie du rez-de-chaussée et du soubassement de l'édifice "Belmont" Victoria, C.B.	Bureau des messageries et des colis en douane..	1 an du 3 juin, 1914.	$200 par mois.
15 "	The By-Town & Subur. Land Co. Ltd.	"	Location d'une maison No 105 rue Murray Ottawa, Ont..	Magasin du bureau de l'imprimerie.	5 ans à compter de son occupation.	$2,390 par m...
17 "	Sa Majesté	Cité de Windsor	Location d'une partie des lots Nos 3, 4, 5 et 6 côté nord, rue Sandwich, Windsor, Ont.	Entreprise privée	pendant le bon plaisir	$1 par ann....
19 "	Miss Margaret White	Sa Majesté	Location de 3 chambres et voûte d'un édifice rue St-Louis Québec, Qué..	Archives	1 an	$30 par m....

N° 3.—ÉTAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable
1914.						$ c.
25 juin	Geo. W. Dunlop	Sa Majesté	Location du rez-de-chaussée de la maison Nos 32 et 35, rue Main, Vancouver C.B.	Ministère des postes	1 an du 1er juillet, 1914.	$90 par m
4 juillet	The Can. Pac. Ry. Co	"	Location de chambres dans la Stat. du chemin de fer, Vancouver, C.B.	Bureau de poste	5 ans depuis son occupation.	$1.22p. pd. car.
15 "	Richelieu & Ontario Nav. Co.	"	Location d'une chambre au 2eme étage d'un édifice, à Québec, Qué.	Surint. gén. des pilotes	1 an du 1er juin, 1914.	$15 par m
25 "	A. E. Potter	"	Location de chambres dans un édifice à Edmonton, Alta.	Poids et Mesures	1 an du 1er août, 1914.	$420 par ann.
12 août	Sa Majesté	Atlantic & Gravel Co. Ltd.	Permission de dragueur sable et gravier à Chester Bay, N. E.	Entreprise privée.	5 ans du 12 juillet, 1914.	0.05c. p. v. c.
13 "	W. M. G. H. & G. W. Birks	Sa Majesté	Location des chambres Nos 614, 615, 616, 617 et 618, édifice "Birks" Vancouver, C. B.	Surint. des Dragues	1 an du 1er déc., 1914.	$1,620 par ann.
19 "	R. L. & R. Blackburn	"	Location d'une chambre en avant sous-bassement, édifice "Banque Union".	Divis. des terres des chem. de fer.		$350 par ann.
22 "	Dennis Realty Corporation	"	Location de maison, angle des rues Granville et George, Halifax, N. E.	Milice et défence	depuis son occupation jusqu'au 1er oct., 1918.	$3,112 par ann.
24 "	La banque de Hamilton	"	Location de la chambre No 9 du 2ème étage de l'édifice à l'angle des rues Lorne et Cumberland Port Arthur, Ont	Pour l'Immigration	1 an du 15 nov.1914	$30 par m
25 "	A. E. Rea & Co	"	Location des trois étages supérieurs de l'édifice, à l'angle des rues Rideau et Sussex, Ottawa, Ont.	Service naval, Marine et Pêcheries.	5 ans depuis son occupation.	70c par pd
26 "	Chester Thompson	"	Location du rez-de-chaussée d'un édifice, Saskatoon, Sask	Douane.	1 an du 12 déc. 1914	$500 par mois. renouvelabl.
31 "	Sir Henry N. Bate Realty Corp. Ltd.	"	Location d'une serie de chambres No 6, Aylmer "Annex", Ottawa, Ont.	Ministère des trav. pub	13 m. et 13 jours du 19 août 1914.	$648 par ann
2 sept	G. J. Foy Ltd	"	Location de 5 bureaux au 2ème étage de l'édifice No 32 rue Front ouest, Toronto Ont.	Inspecteur des bateaux à vapeur.	1 an du 11 déc. 1914	$1,300 par ann.
5 "	J. H. Cameron et A. N. Johnston.	"	Location des chambres G. et H., sur les lots Nos 24 et 25, Saskatoon, Sask.	Inspecteur des Poids et Mesures.	1 an du 11 nov.1914	$126 par m
10 "	R. L. & R. Blackburn	"	Location des chambres Nos 608, 609 et 611, édifice "Banque Union" Ottawa, Ont.	Ministère des postes	depuis son occupation jusqu'au 15 juillet, 1818	$1,154 p. ann.

18 "	Sa Majesté	Conseil de ville de Goderich	Location d'un morceau de terrain à Goderich, Ont..	Entreprise privée	Superficie 9 acre)(durant le bon plaisir.	$1.00 par ann.
21 "	Euclide Lachapelle	Sa Majesté	Location d'une maison additionnelle à à Joliette, Qué.	Bureau de poste	depuis son occupation jusqu'au 1er mai, 1915.	$20 p. m. renouvelable..
21 "	The Imperial Canadian Trust Company.	"	Location des chambres Nos 412 et 415, dans l'édifice, angle de la rue 21ème et 1ère Ave, Saskatoon, Sask.	Personnel du service des poste en chemin de fer...	1 an du 1er sept. 1914.	$789 par ann...
25 "	Quebec Ry. Light & Power Co. Limited.	"	Location des chambres Nos 500, 501, 502 et 503, dans l'édifice, angle des rues St-Joseph et Couronne Québec Qué.	Ing. de Dist. ministère des Trav. Publics.	19 mois du 1er août 1914.	$1.25 p. pd. ca
28 "	Wm. Sinclair	"	Location d'un magasin Ave Edward, LePas, Man.	Bureau de poste	1 an du 15 sept. 1914	$600 par ann...
28 "	J. Leonel Leduc	"	Location de deux chambres dans un édifice, angle des rues Ellice et Brown, Beauharnois, Qué.	"	du 1er juillet, 1914 au 1er mai 1917.	$350 par ann...
1 Oct	A. H. V. & H. H. Fortier.	"	Location de 2 chambres, au rez-de-chaussée d'un édifice rue St-George Annapolis Royal, N. E.	Inspecteur d'Immig.	1 an du 1er sept, 1914.	$15 par m.....
5 "	J. H. C. Willoughby & H. J. E. Summer.	"	Location du rez-de-chaussée et partie du soubassement angle 20ème rue et 3ème Ave, Saskatoon, Sask.	Entrepôt de Vérific	2 ans du 17 juin. 1914.	$1,800 p. ann.
7 "	Canada Life Assurance Co	"	2 chambres Nos 51, 52, 53 et 54 et ½ de la voûte à Calgary Alta.	Revenu de l'Intérieur	5 ans du 1er janv, 1914.	$315 par mois renouvelable.
7 "	Canada Life Assurance Co	"	Location des chambres Nos 41, 42, 43 et 44 et ½ de la voûte à Calgary, Alta.	Inspecteur des postes	5 ans au 1er janv. 1914.	$315 par mois renouvelable..
7 "	" "	"	Location des chambres Nos 55, 56, 57 et 58 et ½ de la voûte à Calgary, Alta.	Service des postes en chemin de fer.	5 ans du 1er janv. 1914.	$222 par m....
8 "	The Capital Storage Co. Ltd.		Location d'un logement dans l'édifice No 136 rue Emmett Ottawa, Ont...	Milice et défence	1 an et pendant la guerre.	$1,650 p. ann.
8 "	Sa Majesté	Board of Governors of Boys' Industrial Home.	Location du vieux pénitencier à St-Jean, N. B.	Entreprise privée	20 ans du 31 mars, 1914.	$ 1.00 par ann..
13 "	W. R. Stroud	Sa Majesté	Location de 2 étages dans l'édifice No 109 rue Rideau, Ottawa, Ont.	Milice et Défence	depuis son occupation jusqu'au 20 fév. 1916.	$1,677 p. ann..
13 "	Canadian Bank of Commerce.	"	Location des chambres No 2 et 3, édifice "Canadian Bank of Commerce" Revelstoke, C. B..	Garde-Forestier du ministère de l'Intérieur	1 an du 16 déc. 1914	$50 par mois.
14 "	Canadian Pac. Ry	"	Location d'un morceau terrain à Transcona, Man.	Inspecteur de grain	1 an du 14 oct. 1914	$1.00 p. ann. renouvelable.
15 "	R. L. & R. Blackburn	"	Location d'une chambre en avant du soubassement édifice "Union Bank" Ottawa, Ont.	Ministère de l'Intérieur	1 an du 21 août 1914	$350 par ann...
16 "	J. E. Hanna	"	Location de l'édifice "Egal" Ottawa, Ont	Ministère du travail	5 ans du 12 sept. 1914.	$13,000 p. ann.
22 "	R. C. Thomas	"	Location des chambres Nos 7, 8, 9, 10, 11 et 12 à Calgary, Alta.	Ministère de l'Intérieur	Du 12 janv. 1915 au 1er avril 1915 et ensuite mensuellement.	$145.45 p. m.

N° 3.—État des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable
1914.						$ c.
23 oct.	Heintzman & Co. Ltd.	Sa Majesté	Location d'une partie du 2ème étage dans un édifice angle des rues Ouellet et London, Windsor, Ont.	Ingénieur de dist. de trav. pub.	5 ans du 2 oct. 1914	$1,200 par m.
24 "	Jackson, Clarke & O. G. Johns.	"	Deux chambres, dans un édifice côté nord, rue King, Cobourg, Ont.	Inspecteur d'Immig.	1 an du 1er oct.1914	$170 p. ann.
4 nov	F. Y. Newton	"	Location du 2ème étage d'un édifice sur le lot No 6, Roblin, Man.	Surintend. de la Réserve Riding Mountain.	2 ans du 1er déc.	$27.50 p. m.
10 "	McCarthy, Carson & Mc-	"	Location des chambres Nos 211 et 220 et la voûte édifice "Dominion Bank" à Calgary, Alta.	Ministère des Douanes	Du 1er déc., 1913 au 31 mars, 1915.	$250 par m.
11 "	Sir H.N.Bate Realty Corporation Ltd.	"	Location de l'Appartement No 5 "Aylmer Annex" Ottawa, Ont.	Milice et défence	2 ans du 1er déc., 1914.	$720 par ann.
12 "	Sa Majesté	Northern Fish Co	Location d'un morceau de terrain à Kingsville Harbour, Ont.	Entreprise privée	pendant le bon plaisir.	$5 par ann.
12 "	Sa Majesté	Lake Erie Fish Co	" "	" "	"	$5 par ann.
20 "	A. Bélanger Ltd	"	Location d'une maison près de la gare I. C R. Montmagny, Qué.	Ministère des trav. pub.	2 ans du 1er nov. 1914.	$50 par ann.
20 "	G. L. Jakes	"	Location d'une partie de l'édifice "Jakes" Merrickville, Ont.	Bureau de Poste	1 an du 1er janv., 1915.	$350 par ann.
20 "	Grand Trunk Pac. Ry. Co.	"	Location d'une partie d'un quai à Prince Rupert, C. B.	Pour les fins de l'Immig.	1 an du 20 nov., 1914 et ensuite d'année en année	$5 par ann.
23 "	R. L. & R. Blackburn	"	Location de la chambre No 414 dans l'édifice "Union Bank" Ottawa, Ont.	Ministère de l'Intérieur	1 an	$371 par ann.
23 "	Sa Majesté	E. J. Bawlf	Location du lot No 191, Winnipeg, Elmwood Man.	Entreprise privée	pendant le bon plaisir.	$1.00 par ann.
27 "	The Bank of Nova Scotia.	Sa Majesté	Location des chambres Nos 1 et 2 rue Water Windsor, Windsor, N. E.	Bureau du Gouvt.	1 an du 30 juin,1914	$225 par ann.
2 déc.	E. W. Clark	"	Location d'une maison, No. 12, rue Emmett, Ottawa, Ont.	Milice et défence	3 ans du 30 avril, 1915.	$50 par mois.
14 "	F. McKinnon	"	Location d'une maison, No. 72, rue Elgin, Ottawa, Ont.	" "	1 an depuis son occupation.	$65 p. m.
15 "	Conseil mun. du village de Compton.	"	Location d'une chambre dans la bâtisse municipale, Compton, Qué.	Bureau de poste	10 ans depuis occupation.	$150 p. an.
16 "	*The Herald* Bldg. Co., Ltd	"	Location des chambres Nos. 101, 102, 103, 112 et 113 sur la 11ème Rue ouest Prince Albert, Sask.	Ing. de min. des Trav. Pub.	Du 1er nov. 1914.	100p. m. mensuellement.

22 "	Sir. R. P. Roblin	"	Location d'une maison, No. 103, rue Osborne, Winnipeg, Man.	Station postale «C»	1 an du 1er fév. 1915.	$1,500 p. an.
28 "	Eva C. Carling	"	Location des étages 2, 3, 4, 5, 6 et 7, édifice «Carling» Ottawa, Ont.	Pour les fins du Gouv	5 ans du 20 fév. 1915.	$13,000 p. an.
28 "	W. Stewart	"	Location d'une bâtisse à Grouard, Alta.	ministère de l'Intérieur	Du 1er août, 1913.	$60 p. m., mensuellement.
1915. 6 janv	Dist. scol. de Virden No. 144.	"	Location d'une bâtisse à Virden, Man	Immigration	12 mois du 15 mars 1915.	$250 p. an.
13 "	H. Robinson	"	Location du magasin et du soubassement dans l'édifice «Robinson», Ottawa. Ont.	Magasin postal	" "	$1,200 p. an.
15 "	Ruby Lake Lumber Co	"	Location d'une chambre et d'une étable à Ruby Lake, Sask.	Surintendant des Fôrets	" "	$15 p. m., mensuellement.
15 "	Confederation Life Association.	"	Location du bureau No. 703 avec voûte dans un office à Toronto, Ont.	Ingénieur résident	1 an du 1er janv. 1915.	$575 p. an.
20 "	J. O. Patterson	"	Location de partie d'un édifice à Grande Prairie, Alta.	Immigration	1 an du 1er janv. 1915.	$65 p. m.
22 "	A. J. C. McDermott	"	Location d'un édifice, angle des rues Langley et Broughton, Victoria, C.-B.	Entrepôt de vérification	2 ans du 1er janv. 1915.	$500 p. m.
25 "	The Notre-Dame Investment Company, Ltd.	"	Location des bureaux Nos. 701, 702, 703 et 704, Ave. Notre-Dame est, Winnipeg, Man.	Ingénieur du min. des Trav. Pub.	5 ans du 1er janv. 1915.	$1,500 p. an.
29 "	J. S. Bergeron	"	Location du 2ème étage d'un édifice, rue St. Jean Québec, Qué.	Bureau de colonisation	1 an du 1er mai, 1915.	$450 p. an.
11 fév	Miss M. White	"	Location de 3 chambres dans un édifice rue St. Louis, Québec, Qué.	Division des Archives	1 an du 30 avril, 1915.	$30 p. m.
13 "	J. S. Bergeron	"	Location de bureaux, édifice No. 103, rue St. Jean, Québec, Qué.	Min. des Travaux Publics.	1 an du 1er mai, 1915.	$350 p. an.
15 "	Confederation Life Association.	"	Location des bureaux Nos. 542, 543, 544, 545 et voûtes aux «Confederation Life Chambers», Toronto, Ont.	Ingénieur de district	1 an et 7 m. du 15 fév. 1915.	$2,500 p. an.
16 "	K. Levasseur	"	Location de l'étage inférieur d'un édifice à Pincher Creek, Alta.	Ministère de l'Intérieur	16 sept. 1914	$30 p. m. mensuellement.
17 "	Conseil de ville de Moose-Jaw.	"	Location des lots Nos. 27 et 28, propriété 127, Moose-Jaw, Sask.	Salle des Immg	1 an du 15 avril, 1915.	$100 p. an.
17 "	The Berlin Rink & Auditorium Co., Ltd.	"	Location d'un magasin, rue Queen, Berlin, Ont.	Entrepôt de vérification	2 ans du 15 fév., 1915.	$55 p. m.
23 "	T. E. Boudreau	"	Location d'une chambre dans un édifice, rue Ferry, Edmundston, N.-B.	Inspect. des Immg	1 an du 1er mars, 1915.	$10 p. m.
27 "	J. P. Tardivel	"	Location d'une partie de la maison No. 35, Chemin Ste. Foye, Québec.	Station postale de Candiac	5 ans du 12 sept., 1915.	$300 p. an.
4 mars	C. W. Cooper et W. A. Cooper.	"	Location d'un logement, Ave. Portage et rue Aubrey, Winnipeg, Man.	Station postale «D»	12 m. du 1er avril, 1915.	$1,800 p. an.
5 "	C. B. Munro	"	Location des lots Nos. 16 et 17 et partie du lot No. 15, propriété 30, Calgary, Alta.	Pour emmagasinement	1 an du 23 fév., 1915.	$45 p. m.
6 "	Sa Majesté	N. W. Telephone, Ltd.	Permission d'utiliser les poteaux de la ligne du gouvernement à Spirit River, Grande Prairie et Beaver Lodge, Alta.	Entreprise privée		$1 p. mille.
11 "	Conseil du village de Shoal Lake.	Sa Majesté	Location d'une chambre dans la bâtisse municipale à Shoal Lake, Man.	Bureau de poste	3 ans du 1er mars, 1915.	$360 p. an. (renouvelable.)

N° 3.—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915—*Fin.*

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable
1915.						$ c.
11 mars........	H. H. Buxton............	Sa Majesté.......	Location des bâtisses sur les lots Nos. 8, 9 et 10, rue propriété 7, Deloraine Man.	Immigration..............	1 an du 1er avril, 1915.	$300 p. an.
12 "	Quebec Buildings Ltd....	"	Location de 5 chambres, édifice, rue Wellington, Ottawa, Ont.	Chemins de fer et Canaux.	1 an du 1er mai, 1915.	$1,200 p. an.
26 "	The Imperial Can. Trust Co. de Saskatoon.	"	Location des chambres Nos. 412 et 415 dans un édifice à Saskatoon, Sask.	Services des postes par chemins de fer.	1 an du 1er sept., 1915.	$631.20.
27 "	Royal Bank of Canada....	"	Location du 3ème étage et de 2 chambres au 2ème étage et un espace du soubassement de l'édifice, à l'angle des rues Metcalfe et Sparks, Ottawa, Ont.	Ministère de l'Intérieur....	5 ans depuis son occupation.	$4,747.10.
29 "	T. C. Rice...............	"	Location d'un édifice sur le chemin public à Weymouth, N.-E.	Bureau de poste...........	1 an du 1er juin, 1915.	$200 p. an.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 12 juillet 1915.

J. A. CHASSE,
Greffier en loi.

LISTE

DES

ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS À LA SESSION DE 1915

CONCERNANT LE

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET LES TRAVAUX SOUS SON CONTROLE

LISTE de quelques-uns des Actes du Parlement du Canada passés dans le cours de la cinquième session du douzième parlement, ouverte à Ottawa, le 4e jour de février 1915, prorogée le 15e jour d'avril 1915, concernant le ministère des Travaux publics et les travaux sous son contrôle (4-5 George V) et des Arrêtés du Gouverneur Général en Conseil, ayant force de loi.

Sujet.	Titre entier du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour les exercices financiers finissant le 31 mars 1915 et le 31 mars 1916 respectivement, et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Un acte accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public pour les exercices financiers finissant le 31 mars 1915 et le 31 mars 1916.	24	107-113-150 cédules A. B. C. (Acte des Crédits votés).

N.B.—Par une proclamation en date du 10 mars 1915, on a approuvé l'échelle des droits à être perçus par la "Upper Ottawa Improvement Company, Limited", pour l'usage des ouvrages de cette compagnie durant la saison de 1915. (Voir la *Gazette du Canada,* vol. XLVIII, page 2927).

Par une proclamation en date du 31 mars 1915, on a approuvé l'échelle des droits à être perçus par la "Rouge Boom Company", pour l'usage des ouvrages de cette compagnie, durant la saison de 1915. (Voir la *Gazette du Canada,* vol. XLVIII, page 3165).

Par une proclamation en date du 31 mars 1915, les articles 1, 8, 10, 11, 16A et 16C des lois et règlements concernant l'administration du bassin de radoub, à Esquimalt, C.-B., ont été modifiés par un amendement; et l'article 4 des dites lois et des dits règlements a été amendé et divisé en deux articles devant être connus sous la dénomination de 4A et 4B. (Voir la *Gazette du Canada,* vol. XLVIII, page 3165).

Par une proclamation en date du 8 mai 1915, on a approuvé l'échelle des droits à être perçus par la "French River Boom Company, Limited", pour l'usage des ouvrages de cette compagnie, durant la saison de 1915. (Voir la *Gazette du Canada,* vol. XLVIII, page 3601).

J. A. CHASSE,
Greffier en loi.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 1er août 1915.

GALERIE NATIONALE

RAPPORT

POUR

L'année terminée le 31 mars 1915.

GALERIE NATIONALE

RAPPORT ANNUEL 1914-15.

Au commencement de l'exercice financier 1914-15, l'Acte 3-4, George V, passé le 6 juin 1913, a pris force de loi et les commissaires de la Galerie Nationale ont pris le contrôle des dépenses et de l'emploi du montant voté chaque année pour la Galerie. Le rapport suivant décrit les efforts que les commissaires ont faits pour l'encouragement des arts dans le pays et comprend une liste complète des objets d'arts achetés ainsi qu'un état de l'emploi qui a été fait du montant de $100,000, voté pour l'année 1914-15.

Les commissaires tinrent deux assemblées officielles et se rencontrèrent privément en plusieurs autres occasions. Les objets d'art suivants ont été achetés, donnés ou prêtés à la Galerie Nationale:

DON—

Son Altesse Royale la princesse Patricia de Connaught a fait cadeau à la Galerie de deux de ses peintures à l'huile: "Hyacinths and Porcelain", et "A. Woodland Glade".

PRÊT—

Les Galeries Ehrich, de New-York, ont prêté à la Galerie Nationale une peinture à l'huile de Luca Giordano, intitulée: "Adam et Eve".

M. Emile D'Aoust a prêté une peinture à l'huile d'Henri Julien, intitulée "La Chasse-Galerie".

PEINTURES DE DIPLÔME—

Les peintures de diplôme suivantes ont été déposées à la Galerie Nationale, par des membres de l'Académie Royale Canadienne, à l'occasion de leur réception à l'Académie: "Between Showers", peinture à l'huile de J. W. Beatty, R.C.A.; "Burwash Hall, Collège Victoria, Toronto", par Henri Sproatt, R.C.A.

ACHATS—

Peintures à l'huile—

Chas. Gruppe	Sunny Day on the Beach.
Francesco Goya	A Governor of Cadiz.
Claude Monet	Waterloo Bridge, Soleil dans la Brouillard.
Alfred Sisley	Laveuses près de Champagne.
J. F. Millet	Oedipus Taken from the Tree.
Spanish School, 17th century	The Slave.
E. Wyly Grier	Portrait of the Artist.
Arthur Lismer	The Road Through the Bush.
T. G. Greene	The Creek.
C. W. Jefferys	Winter Afternoon.
T. Thomson	Moonlight, Early Evening.
Owen Staples	The Sonata.
Ernest Lawson	Winter.
F. M. Bell-Smith	A Tune of Long Ago.
J. E. H. Macdonald	The Shining River, Spring.
Ernest Fosbery	Breakfast.
A. H. Robinson	Evening Lights.
Arthur Crisp	L'Encore.
Arch. Browne	Silver Birches.
F. Brownell	On the Beach, Basseterre, W.I.
F. Challener	Wild Steeds of the Prairie.
W. Clapp	Summer Landscape, St. Sulpice.
Lauren Harris	Winter Morning.
W. Hope	The Sand Bar.
A. Y. Jackson	Red Maple.
A. W. Kilgour	Flecked by the Morning Sun.
Mabel May	Street Scene, Montreal.
Florence McGillivray	Afterglow.
H. S. Palmer	Fall Ploughing.
G. A. Reid	The Village in the Valley.
Maurice Cullen	Winter Evening, Quebec.

Dessins, eaux-fortes, etc.—

Honore Daumier.. .. .. A L'Audience.
John Kettlewell.. .. .. Alladin.
" .. .. Caprice.
" .. .. Le pas de joie.
Mary Cassatt.. .. .. Enfant au fauteuil.
" .. .. On the Tramway.
" .. .. La mêre.
T. Rowlandson.. .. .. Scene at Inland Watering Place.
" .. .. The Port.
" .. .. Highland Fling.
" .. .. Departure from a Levee.
F. Challener.. .. .. Her Heart's Desire.
J. Ruysdael.. .. .. The Cottage on the Hill.
" .. .. The Cornfield.
C. Bega.. .. .. Head of a Peasant Woman.
" .. .. Head of a Peasant.
" .. .. Laughing Peasant.
" .. .. Peasant Woman.
F. Bol.. .. .. Philosopher.
P. Bout.. .. .. The Meet.
" .. .. The Landing Stage.
A. van Dyck.. .. .. Ecce Homo.
P. Potter.. .. .. The Neighing Horse.
After Guido Reni.. .. .. Chiaroscuro Sibyl.
" .. .. " "
" .. .. " "
" .. .. " "
H. Holbein .. .. Death and the Knight.
" .. .. Title-page.
" .. .. Abraham and the Three Angels.
L. van Leyden .. .. "
" .. .. Woman with Grapes.
" .. .. Ornamental Design.
" .. .. Self Portrait.
A. Durer.. .. .. Virgin with Crown and Sceptre.
" .. .. The Four Horsemen.
" .. .. The Rider and the Man at Arms.
M. Schongauer.. .. .. St. Thomas.
A. Altdorfer.. .. .. Nymph and Two Satyrs.
Raimondi.. .. .. Adam and Eve.
" .. .. Two Satyrs Carryng a Child.
D. Campagnola.. .. .. The Battle.
Claude.. .. .. Seaport with Lighthouse.
" .. .. Seaport with Round Tower.
A. Canale. .. .. Le pélerin en prière.
Ph. Zilcken.. .. .. Portrait of Annie Rumpf.
F. Buhot.. .. .. Les oies.
R. Bush .. .. The Village of Mousehole.
" .. .. Mill Stream at Llandaff.
Chas. Watson .. .. Groothodspoort.
" .. .. The Tower Bridge.
Minna Bolingbroke.. .. .. The Weaver.
" " .. .. St. Swithin in London.
" " .. .. To the River.
" " .. .. Dead Birds.
Mary Sloane.. .. .. Miss Harwood as "Oxford."
" .. .. On the Banks of the Soar.
" .. .. Bridge over the Soar.
" .. .. Bridge Wharf, Wareham.
J. Wright.. .. .. The Silent Pool.
W. Strang .. .. The Brick Field.
" .. .. Self Portrait.
" .. .. C. Desclayes, Esq.
" .. .. Cosmo Monkhouse.
" .. .. Stirling Castle.
" .. .. F. Goulding, Esq.
Minna Bolingbroke.. .. .. Riva degli Schiavoni.
E. Lumsden.. .. .. Paint Works, Victoria.
" .. .. The Empress Government Buildings, Victoria.
" .. .. Fort Street, Victoria.
" .. .. The Path by Gunga.
" .. .. Pilgrims, Benares.
" .. .. Timber Houses, Victoria.
James McBey .. .. Grimnesseslnis.
" .. .. A Fishing Harbour.

Dessins, eaux-fortes etc.—Suite

Samuel Palmer	The Early Ploughman.
"	The Herdsman.
John Crome	Mousehole Heath.
"	Sandy Road Through Woodland.
"	Landscape with Bridge and Horseman.
A. Geddes	Trees in Hyde Park.
"	Lady Drummond.
"	View in Richmond Park.
David Wilkie	Beggar Family.
"	The Cottage Door.
"	Reading the Will.
E. T. Daniell	River Scene.
"	Cottage.
"	Houses by the River.
"	The Farm.
"	The Bridge.
J. M. Whistler	The Tyresmith.
"	The Winged Hat.
"	Chelsea Rags.
"	Maunder's Fish Shop.
"	Nocturne, Battersea.
A. Lepere	Le bocage.
"	Retour des champs.
"	Rue de la Montagne.
"	Ste. Geneviève, Paris.
"	Quai des Grands Augustins.
"	Fin de Journée.
P. Thomas	The Village Blacksmith.
"	The Tower Bridge.
E. Bejot	Pont St. Louis.
F. Bracquemond	Le canard.
M. Lalanne	La Plantaine de Royan.
"	Vue de Bas-Meudon.
"	Rue des Marmousets, Paris.
"	Démolitions, Boulevard, St. Germain.
Charles Jacque	La petite ville.
"	The Forge.
"	Le petit troupeau de moutons.
A. Appian	Le Soir.
"	Paysage au bateau.
"	Barques de Cabotage.
"	Un Soir d'automne, bords du Rhône.
"	Paysage au pêcheur.
"	Le lac aux rochers.
W. W. Alexander	Near Lorette.
John W. Cotton	The Flowing Tide.
"	Old Flemish Mill.
A. E. Waite	Cannon Street Station.
"	Cannon Street Bridge.
A. L. Laur	Fantasy.
"	Harvesting.
"	Summer.
"	The River.
"	Evening.
Dorothy Stevens	The Apache.
"	The Boulevardier.
"	The Gamin.
"	Study of Head.
"	The Cellist.
"	St. Jacques, Dieppe.
"	Sortie de l'église.
S. H. Maw	The Cathedral, Interior.
"	Toronto Bay.
T. G. Greene	Horses.
"	Playing Cards.
W. J. Thomson	Fisherman's Harvest.
"	King St., Toronto.
"	Grand River, Galt.
Ernest Fosbery	From Governor's Bay, Ottawa River.
"	A Corner of the East Block.
"	Spire of St. Andrew's Church, Ottawa.
"	The Birch Tree.
"	Ottawa.
"	Gatineau Point.
Martin Hardie	A Far Prospect.

Dessins, Eaux fortes, etc.—Fin.

Martin Hardie	Martello Towers, Hythe.
"	Hey Ho! The Wind and the Rain!
"	The Lonely Willow, Wareham.
"	Shivered Timbers.
"	A Seaboard Hamlet, Norfolk.
"	The Mill.
W. H. Whydale	The Seashore.
"	The Crest of the Hill.
"	The Chalk Pit.
"	The Barn.
"	The Rickyard.
L. Mansfield	Buildings Old and New.
"	Blythburgh Church.
"	The Bridge Builders.
"	Sizewell, Suffolk.
"	The Beach Road, Slaughden.
"	On the Alde.
A. Zorn	Crown Princess of Sweden.
"	Shallow.
"	Frida.
L. L'Hermitte	Portrait of the Painter, C. F. Daubigny, Esq.
"	La St. Nicolas.
"	L'enfant méchant.
Ph. Zilcken	Tête de vieille femme.
"	La canal.
Edith Patterson	Bath of Caracalla.
"	Portsmouth Harbour.
"	B'ack Hill, Winchelsea.
Arthur Crisp	Cinq dessins et une peinture à l'eau pour sa peinture à l'huile: "L'encore".
Edith Patterson	Il Monte Rosa.

Peinture à l'eau—

O. R. Jacobi	A Forest Stream.
Harriet Ford	Piazetta.
"	Gondolas.

Bronzes—

A. L. Barye	Sleeping Greyhound.
"	Reindeer.
"	Stag with Antlers.
"	Walking Tiger.
"	Walking Lion.
"	Ratel Stealing Eggs.
"	Elephant Mounted by Indian Attacking Tiger.
"	Charging Bull.
"	Resting Lioness.

Pastels—

Mrs. Eastlake	Japanese Children at Play.
"	Happiness.
Chas. de Belle	Wayfarers.

Verre peint—

Anglais, treizième siècle.

A la fin de l'exercice financier 1914-15, la Galerie Nationale possédait une collection comprenant 1,046 originaux artistiques, anciens et modernes, une série de reproductions coloriées des peintures les plus fameuses et des moulages des sculptures les plus célèbres. L'exposition convenable de cette collection toujours croissante devient chaque année de plus en plus difficile à cause de l'exiguité de l'espace qui a été mis à la disposition de la Galerie Nationale, dans le musée Victoria. Le montant mis à la disposition de la Galerie Nationale, pour l'exercice financier 1914-15, a permis aux commissaires de faire des additions importantes à la collection de la Galerie, entre'autres la belle peinture à l'huile de Jean François Millet, intitulée "Oedipe pris dans un arbre"; "Un gouverneur de Cadiz", une peinture à l'huile de Francesco Goya, le dernier des grands peintres espagnols du 18ème siècle, "Le pont de Waterloo" et "Le soleil dans un brouillard" de Claude Monet, un des pionniers de l'école de 1870, qui a eu une si grande influence sur l'art moderne. On a aussi acheté neuf statues

d'animaux, en bronze, d'Antoine Barye, le plus célèbre sculpteur d'animaux Français, et plusieurs autres œuvres d'Art importantes.

Le prix annuel de la Galerie Nationale a été accordé pour la première fois, en novembre 1914, à Melle Emily Coonan, de Montréal. Ce prix consiste en un voyage d'études.

Les commissaires ont fait reproduire, par le procédé de la photogravure, un certain nombre des peintures les plus importantes de la Galerie Nationale. Ces reproductions ont une dimension de 7 pouces par 5 pouces et ont aussi été faites sur cartes postales. Elles sont vendues aussi bon marché que possible afin de répandre dans le pays la connaissance de la Galerie Nationale et développer le goût artistique.

Pour suivre le programme qu'elle s'était tracée l'année dernière, la Commission a prêté à Winnipeg, Man., Hamilton, Ont., et Saint-Jean, N.-B., des séries de peintures, pour exposition; chaque série comprend vingt-cinq peintures de peintres canadiens ou étrangers. Ces peintures sont prêtées pour un an, avec option de renouvellement du prêt, ou d'un échange pour une autre série. La Commission de la Galerie Nationale a décidé de prêter des peintures à toute société artistique du pays qui sera pourvue d'un local convenable pour les exposer et qui voudra payer les frais de transport et d'assurance. Par ce moyen; les exemples d'art canadien, achetés par la Galerie Nationale, circuleront dans tout le pays et répandront la connaissance des résultats obtenus par nos artistes Canadiens.

Il est intéressant de constater que l'Art canadien subit actuellement un grand changement. Les premiers artistes canadiens, qui avaient reçu leur éducation artistique en Europe et qui étaient encouragés par les Canadiens à peindre des choses européennes, ou tout au moins à peindre les choses canadiennes au point de vue européen, sont en train de disparaître. Une nouvelle génération grandit, d'artistes qui ont reçu une partie de leur éducation au Canada et qui comprennent les choses canadiennes. Ces artistes voient les splendeurs et les beautés de leur propre pays et les peignent avec un enthousiasme et une richesse de coloris qui promet de faire des merveilles. Lés expositions de l'année dernière ont illustré ce mouvement plus qu'il ne l'avait jamais été et un grand nombre sont convaincus que c'est l'aube d'une nouvelle ère artistique au Canada, qui glorifiera le pays et qui aidera à la population à comprendre mieux les arts qui sont une des influences les plus civilisatrices, de la vie nationale.

Le nombre des visiteurs à la Galerie Nationale, a diminué quelque peu cette année, 46,654 personnes ont été enregistrées au lieu de 63,352 l'année précédente; les visites du dimanche, pendant l'hiver, ont été de 18,037, soit une moyenne d'environ 700 visiteurs chaque dimanche. Le nombre de visiteurs du dimanche ne peut être comparé à celui de l'année dernière, car on n'a introduit ce système qu'en décembre 1913. Plusieurs causes ont contribué à cette diminution du nombre de visiteurs. Beaucoup de gens qui ont beaucoup de loisirs et qui s'occupaient des arts autrefois, s'occupent maintenant d'œuvres charitables et patriotiques. Il n'y a pas eu d'événements sociaux ou mondains à Ottawa et, depuis le commencement de 1915, l'entrée principale du Musée est fermée, ce qui empêche un grand nombre de visiteurs d'y venir.

Une nouvelle édition du catalogue a été rendue nécessaire par les nouvelles acquisitions qui ont été faites; cette nouvelle édition sera en vente bientôt.

Nombre de catalogues vendus au cours de l'année.	210
Vente de reproductions, de 7 x 5.	300
Nombre de cartes postales vendues.	1,413

En juillet 1915, les services d'un commis sont devenus nécessaires pour le catalogue. Cette position a été remplie par Melle Winifred Fyles, qui était employée dans les bureaux de l'Auditeur général. En septembre 1914, Melle Irwin, qui était la secrétaire du directeur, a démissionné pour se marier avec le docteur Alfred Tingle, du

ministère des Douanes. Elle a été remplacée par Melle Edna Snelling, qui était auparavant secrétaire du sous-ministre des Travaux publics.

B. E. WALKER,
Président de la Commission.

FRANCIS J. SHEPHERD,
Commissaire.

ERIC BROWN,
Directeur.

GALERIE NATIONALE—COMPTE DES DÉPENSES.

Date.	No. du chèque.	Payé à	Montant voté.	Dépenses.
1914.			$ c.	$ c.
			100,000 00	
25 avril..	No. 1......	Compte de la Galerie Natio ale....	..	500 00
20 " ..	" 2 ...	Stephen Bourgeois, 2 p. à l'huile.		8,500 00
20 " ..	" 3......	Cottier & Co., 1 peint. à l'huile		2,700 00
6 mai ...	" 4 ..	Knoelder & Co., 4 dessins		325 00
6 " ..	" 5	Gagen, R. F., achats O.S.A.		890 00
7 " ..	B. of Ex. 1.	Gutekunst, R., gravures, etc		2,129 52
7 " ..	" 2.	" assurance		4 87
7 " ..	" 3.	Eastlake, Mme, 2 pastels		229 95
7 " ..	" 4.	Fine Art Trade Journal		33 96
7 " .	" 5.	McMillan, Jas., assurance		17 52
19 " .	No. 7......	Scott & Sons, pastel		100 00
1er juin...	" 8... ..	Compte de la Galerie Nationale		500 00
25 " ..	" 9	Cottier & Co		20,000 00
30 " ..	" 10	Slochem, H. Van, 1 p. à l'huile		15,000 00
30 " ..	" 11	Galleries Ehrich, 1 p. à l'huile		1,500 00
30 " ..	" 12......	Durand-Ruel, 1 p. à l'huile, 1 gravure		9,120 00
30 " ..	" 13......	Galerie Charles, 1 vitrail		973 33
30 " ..	" 14....	Galerie Johnson, 1 p. à l'eau		600 00
30 " ..	" 15 . .	Fosbery, E., 6 eaux-fortes		46 00
30 " ..	B. of Ex. 8.	Reid, Alex., 5 p. à l'huile		14,500 00
30 " .	" 9.	Gutekunst, R., eaux-fortes		491 53
30 " ..	" 10.	Société Médeci, cadres		937 56
30 " ..	" 11.	Galeries Rowley, cadres		23 12
3 juillet..	No. 16.....	Canadian Art Club, huile		400 00
14 " ..	" 18....	Compte de la Galerie Nationale		500 00
1er août ..	" 19. ...	Cottier & Co., bronze		7,500 00
22 " ..	" 20. ...	Thomsou, Wm., eaux-fortes		78 00
8 sept . .	" 21.....	Compte de la Galerie Nationale		500 00
2 octobre.	" 22. ..	Shaw, A. E., reproductions		754 25
2 " ..	" 23.	Receveur général, clavigraphe		138 68
20 " ..	B. of Ex. 12.	McMillan, Jas., assurance		39 91
20 " ..	" 13.	Graves, Algernon, livres		124 10
27 " ..	No. 24.....	Compte de la Galerie Nationale		500 00
25 " ..	" 25. ...	Shaw, A. E., cartes postales		705 00
5 nov ...	" 26.	Patterson, A. D., eaux-fortes		45 00
6 " ..	" 27.....	Gagen, R. F., achats à l'exposition nationale canadienne		1,870 00
9 " ..	B. of Ex. 14.	Goupil & Co., subs. au Club Senefelder		5 11
9 " ..	No. 28.....	Cleghorn & Beattie, toile		117 69
9 " ..	" 29	Artists' Supply Co		78 36
19 " ..	" 30.....	Musée d'Arts, gravures, etc.		358 00
26 " ..	" 32.....	R.C.A., prix		1,000 00
26 " ..	" 33.....	" 14 peintures		3,720 00
9 déc....	" 34. ...	Cottier & Co., trans. Del Sarto		399 50
23 " ..	" 35.....	Compte de la Galerie Nationale		500 00
1515.				
14 janv....	B. of Ex. 15.	Butcher & Sons, lentilles photographiques		5 11
3 fév.....	" 16.	Graves, Algernon, livres		21 90
....	No. 36.....	Compte de la Galerie Nationale		500 00
3 mars...	" 37.....	Dépenses de voyage de sir Edmund Walker, de mars à novembre 1914		144 98
29 " ..	B. of Ex. 17.	Galerie Rowley, cadres		45 62
8 avril...	No. 38.	Crisp, Arthur, dessins		300 00
8 " ..	" 39.....	Compte de la Galerie Nationale		500 00
		Balance		76 43
			100,000 00	100,000 00

NOMS DES PRINCIPAUX OFFICIERS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC

DATES DE LEUR NOMINATION, ETC., DE 1841 A 1915.

PRINCIPAUX OFFICIERS DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS.

NOMS et date de la nomination, etc., des principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1914.

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service. Du	Au
Sous l'empire de l'Acte 4-5 Vic., Chap 38.			
CONSEIL DES TRAVAUX.			
Killaly, Hon. H. H	Président		
Daly, Hon. D			
Harrison, S. B	Membres	29 déc. 1841	3 oct. 184
Sullivan, R. B			
Davidson J., Esq			
Begley, Thomas A	Secrétaire	17 août 1841	
Keefer, Samuel	Ingénieur en chef	17 août 1841	
Rubidge, F. B	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc. 1841	
NOUVEAU CONSEIL DES TRAVAUX.			
Killaly, Hon. H. H	Président		
Daly, Hon. D			
Draper, Hon. W. H	Membres	4 oct. 1844	8 juin 1846
Morris, Hon. W			
Papineau, Hon. D. B			
Sous l'empire de l'Acte 9 Vic., chap. 37, etc.			
Robinson, Hon. W. B	Commissaire en chef	12 juin 1846	10 mars 1848
Taché, Hon. E. P	" "	11 mars 1848	26 nov. 1849
Chabot, Hon. J	" "	13 déc. 1849	31 mars 1850
Merritt, Hon. W. H	" "	8 avril 1850	11 fév. 1851
Bourret, Hon. J	" "	12 février 1851	27 oct. 1851
Young, Hon. John	" "	28 oct. 1851	22 sept. 1852
Chabot, Hon. J	" "	23 sept. 1852	26 janv. 1855
Lemieux, Hon. F	" "	27 janv. 1855	25 nov. 1857
Alleyn, Hon. C	" "	26 nov. 1857	1er août 1858
Holton, Hon. L. H	" "	6 août 1858	6 août 1858
Sicotte, Hon. L. V	" "	7 août 1858	10 janv. 1859
Rose, Hon. John	" "	11 janv. 1859	12 juin 1861
Cauchon, Hon. Joseph	Commissaire	13 juin 1861	23 mai 1862
Tessier, Hon. U. J	"	24 mai 1862	27 mai 1863
Drummond, Hon. L. T	"	28 mai 1863	23 juillet 1863
Lafranboise, Hon. M	"	24 juillet 1863	29 mars 1864
Chapais, J. C	"	30 mars 1864	30 juin 1867
Casgrain, Hon. Charles Eus	Second commissaire	9 juillet 1846	29 fév. 1848
Cameron, Hon. M	Commissaire-adjoint	11 mars 1848	1er fév. 1850
Wettenhall, James, Esq	" "	2 fév. 1850	16 avril 1850
Bourret, Hon. Joseph	" "	17 avril 1850	11 fév. 1851
Killaly, Hon. H. H	" "	12 fév. 1851	6 mai 1859
Keefer, Samuel	Sous-commissaire	6 mai 1859	7 mars 1864
Trudeau, Toussaint	" "	8 mars 1864	29 mai 1868
Begley, Thomas A	Secrétaire	10 fév. 1841	31 oct. 1857
Trudeau, Toussaint	"	13 déc. 1859	7 mars 1864
Braun, Frederick	"	8 mars 1864	1er juill. 1867
Page, John	Ingénieur en chef	31 oct. 1873	1er oct. 1879

NOMS et date de la nomination, etc., des principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1914—*Fin.*

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service. Du	Au
Sous l'empire de l'Acte 31 Vic., chap. 12.			
McDougall, Hon. Wm	Ministre	1er juil. 1867	7 déc. 1869
Langevin, C. B., Hon. Hector L	"	8 déc. 1869	6 nov. 1873
Mackenzie, Hon. Alexander	"	17 nov. 1873	16 oct. 1878
Tupper, C.B., K.C.M.G., Sir Charles	"	17 oct. 1878	19 mai 1879
Langevin, C.B., K.C.M.G., Sir Hector L	"	20 mai 1879	11 août 1891
Smith, Hon. Frank	Ministre suppléant	14 août 1891	10 janv. 1892
Ouimet, Hon. Joseph Aldéric	Ministre	11 janv. 1892	30 avril 1896
Desjardins, Hon. Alphonse	"	1er mai 1896	12 juill. 1896
Tarte, Hon. J. Israël	"	13 juill. 1896	21 oct. 1902
Sutherland, Hon. James	"	11 nov. 1902	3 mai 1905
Hyman, Hon. Charles S	"	22 mai 1905	29 août 1907
Pugsley, Hon. Wm	"	30 août 1907	12 oct. 1911
Monk, Hon. F. D	"	12 oct. 1911	22 " 1912
Rogers, Hon. Robert	"	29 " 1912	
Trudeau, Toussaint	Sous-ministre	29 mai 1868	1er oct. 1879
Baillargé, G. F	"	4 oct. 1879	31 déc. 1890
Gobeil, A., I.S.O	"	1er janv. 1891	2 juin 1908
Hunter, James B	"	1er juill 1908	
St. Laurent, Arthur	Sous-ministre-adjoint	1er " 1908	
Braun, Frederick	Secrétaire	1er " 1867	30 sept. 1879
Chapleau, S	"	1er oct. 1879	4 nov. 1880
Ennis, F. H	"	5 nov. 1880	13 janv. 1885
Gobeil, A	"	23 janv. 1885	31 déc. 1890
Roy, E. F. E	"	1er " 1891	31 " 1900
Gélinas, Fred	"	8 juin 1901	2 juill. 1908
Tessier, Napoléon	"	11 août 1908	2 juin 1910
Desrochers, Rodolphe Charles	"	1er juill. 1910	
McPherson, D. A	Secrétaire-adjoint	18 janv. 1891	11 avril 1893
Desrochers, Rodolphe Charles	" "	8 " 1896	30 juin 1910
Dillion, R. W	" "	1er déc. 1910	23 mars 1911
Colman, L. H	" "	23 mai 1911	
Page, John	Ingénieur en chef	1re juill. 1868	1er oct. 1879
Perley, H. F	"	25 nov. 1880	10 juil. 1891
Coste, Louis	"	26 juill. 1892	18 mars 1899
Lafleur, E. D	"	7 janv. 1905	
Dufresne, A. R	Ingénieur en chef-adjoint	13 mai 1910	
Scott, Thos. S	Architecte en chef	26 " 1871	30 oct. 1881
Fuller, Thomas	"	31 oct. 1881	30 juin 1897
Ewart, David, I.S.O	"	2 nov. 1897	30 sept. 1914
Horwood, E. L	"	1er oct. 1914	

NOMS

DES

EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES

LE 31 MARS 1915

AVEC LA DATE DE LEUR

NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS SALAIRES, ETC.

PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES.

ETAT donnant les noms, date de nomination, salaires, etc., des préposés aux glissoirs et estacades, le 31 mars 1915.

Nom.	Date de naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointments.	Observations.
Percepteur du revenue des Travaux publics.					$ c.	
E. T. Smith	26 nov. 1846.	Percepteur, 1ère div. Subdivision 'A'.	Ottawa	1er juillet 1889.	3,000 00 p. année	Date de la 1re nomination du bureau des Terres de la Cour., Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au ministère du Revenu de l'Intérieur, du 1er juillet 1870, au 30 juin 1889. Trans. à la liste civile le 5 juin 1892 avec le rang de commis de 1re classe. Nommé 1er commis le 1er juillet 1906. Promu à la subdivision A de la 1ère division, le 1er avril 1912.
J. Brassard	9 janv. 1859.	Batelier	"	1er mars 1901.	70 00 p. mois.	
District du Saguenay.						
William Dallaire	8 oct. 1857.	Maître d'estacades	Chicoutimi	1er avril 1907.	75 00 "	
Jean Boucher		Ass. "	"	1er avril 1912.	70 00 "	
Arm. Ouellet	15 juin 1879.	Gardien	"	1er mai 1906.	50 00 "	
Willie Dallaire	23 déc. 1882.	"	"	1er mai 1906.	60 00 "	
N. Duchesne	6 janv. 1880.	"	"	6 avril 1908.	50 00 "	
District du St-Maurice						
John Dick	7 avril 1848.	Maître d'estacades	Emb. du St-Maurice.	21 mai 1898.	75 00 "	
A. Courteau		" "	" "		75 00 "	
Jos. Brousseau	3 janv. 1869.	" "	" "	1er fév. 1912.	75 00 "	
Jos. Page	7 juillet 1845.	" "	Cap-aux-Corneilles	10 déc. 1879.	75 00 "	
C. Lymburner	21 juillet 1833.	" "	" "	26 fév. 1912.	75 00 "	
F. Brousseau	12 sept. 1865.	" "	" "	28 fév. 1912.	75 00 "	
P. Gelinas	6 janv. 1862	" "	Les Grès	28 mars 1912.	75 00 "	
S. Bisson	17 oct. 1863.	Gardien des glissoirs	Chutes Shawinigan.	1er fév. 1911.	60 00 "	
J. [illegible]aquin	9 oct. 1864	Maître d'estacades	Grand-Mère	21 nov. 1911.	75 00 "	
F. C. Boucher	24 juillet 1868.	Ass. "	"	1er juillet 1912.	60 00 "	
Alp. Doucet	14 fév. 1867.	Maître "	Grandes-Piles	2 déc. 1912.	75 00 "	
District d'Ottawa.						
R. F. H. Bruce	3 juin 1863.	Surintendant	Ottawa	11 fév. 1914.	2,500 00 p. année	M. Bruce est entré en service, le 14 déc. 1911, comme asst. ingé. dans le personnel du bureau de l'emmagasinement des eaux de la rivière Ottawa.

J. Kent	28 janv.	1864	Comptable *	Ottawa	1 août	1886	1,800 00 "	*Ouvrage de la rivière Ottawa* :—En outre des employés précités, etc., on emploie aux div. stations, dur. la descente du bois, un contremaître sur la gliss. à $2.00 et un assist. contremaître à $1.75 par jour : aussi de 25 à 30 hommes de $1.75 à $2.00 par jour de travail.
J. C. Scott	27 juin	1865	Sous-ingénieur	"	1 avril	1889	2,100 00 "	
S. E. Smith	25 mai	1869	Commis	"	7 nov.	1904	1,300 00 "	
G. H. McKay Mlle	16 août	1882	Clavigraphiste	"	22 janv.	1914	600 00 "	
Wm. Cain	22 avril	1860	Messager	"	1 janv.	1892	800 00 "	
Geo. P. Huguet	13 mars	1883	Dessinateur	"	2 juillet	1905	1,400 00 "	
G. R. Nash	16 oct.	1882	"	"	26 août	1904	1,600 00 "	
D. Noonan	17 juin	1840	Maître d'estacades	Gatineau	21 mars	1878	750 00 "	
J. Nash	13 janv.	1857	Sous-gard. des gliss.	Chaudière	25 mars	1913	3 00 par jour	
L. Cousineau	30 déc.	1852	" "	Hull	26 oct.	1911	75 00 par mois	
Jos. Gaudette	24 juin	1840	" "	Arnprior	17 mai	1912	2 50 par jour	Employé environ 7 mois.
Joseph McCrea	26 mars	1859	Maître d'estacades	Springtown	15 mai	1880	25 00 par mois	
Patrick Barry	27 mars	1858	Sous-gard. des gliss.	Gra. des-Chutes	10 mars	1888	1 50 par jour	Employé 4 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	7 janv.	1865	" "	Portage-du-Fort	7 sept.	1881	456 25 par année	" "
N. Rochon	2 avril	1879	" "	Rivière Noire	1 mars	1900	480 00 "	" "
H. B. Smith	5 juin	1856	" "	Bas de la Petewawa	13 mai	1912	2 00 par jour	" "
F. Chamberlin	....	....	" "	Haut de la Petewawa	11 avril	1914	2 00 "	" "
Wm. Thomson	3 mai	1843	" "	Mountain	2 sept.	1879	1 25 "	" 6 mois "
S. Moorhead	3 mai	1861	" "	Calumet	1 mars	1901	1 25 "	" 6 à 7 mois "
John Mullin	27 juillet	1861	" "	Coulonge	10 avril	1899	2 00 "	" 4 mois "
Thos. Tait	13 nov.	1887	" "	Dumoine	20 avril	1912	2 00 "	Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux au besoin.
Jas. Carey	6 juillet	1850	En charge	Cedar-Lake-Dam	1 avril	1901	2 00 "	
T. McAnulty	5 juin	1857	Sous-gard. des gliss.	Crooked-Chute	14 mai	1912	2 00 "	
A. H. Johnson	28 nov.	1839	" "	Chenaux	———	1865	3 00 "	Payé durant la navigation, 7 mois.
District de Newcastle.								
Thos. Austin	5 juin	1857	Maître de glissoirs	Chute de Fénelon	1 janv.	1912	100 00 par année	Reçoit $360 par année du ministère des Chemins de fer et Canaux.
Israel Church	....	.....	"	Burleigh	1er mai	1912	100 00 "	" "
District de Richelieu.								
N. Ménard	....	....	Maître d'estacades	Station de Belœil	21 mai	1908	100 00 "	
Chenal de Burlington pont tournant.								
Robert Lutz	23 mars	1864	Surveillant du pont	Burlington	1 avril	1912	70 00 par mois	
N. Car y	30 avril	1875	Assistant du pont	"	1 juin	1912	2 00 par jour	Employé 9 mois.
J. J. Fulton	3 mai	1881	"	"	1 mars	1913	2 00 "	" " "

* Nommé comptable et payeur le 4 octobre 1904.

PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES.

ÉTAT donnant les noms, date de la nomination, salaire, etc., des préposés aux glissoirs et estacades, le 31 mars 1915—*Fin.*

Nom.	Date de naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Ecluse de Yamaska.					$ c.	
M. Lemaire.	8 déc. 1867	Gardien d'écluse	Yamaska	1er janv. 1914	75 00 par mois	Employé 9 mois.
H. Lambert	20 août 1844	"	"	1er juill. 1897	50 00 "	" "
Ecluse de la rivière du Lièvre.						
O. Laframboise		Eclusier	Rivière-du-Lièvre	1er mai 1912	65 00 "	
D. Lauzon	1er juin 1886	Journalier	"	5 avril 1914	60 00 "	Employé mois.
Rapides Saint-André, écluse et barrage.						
S. Coppleman		Surintendant	Rivière Rouge, Man.	24 fév. 1915	1,800 00	
H. B. Johnston	— juill. 1871	Asst. surintendant	"	1er avril 1910	1,200 00	
N. Ross	4 " 1882	Electricien	"	1er janv. 1912	1,100 00	
C. Johnston	6 " 1882	Machiniste	"	23 juin 1913	1,000 00	
A. J. Sanders	17 mars 1880	Eclusier	"	3 mai 1912	755 00	
A, Tilder	9 oct. 1854	"	"	3 " 1912	755 00	
John Sanders	21 fév. 1867	"	"	12 août 1912	755 00	
James Swain	15 mars 1890	"	"	23 juin 1913	755 00	

JOS. VINCENT.

NOMS

DES

EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB

LE 31 MARS 1915

AVEC LA DATE DE LEUR

NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS SALAIRES, ETC.

PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

ÉTAT donnant les noms, date de nomination, salaires, etc., des préposés aux bassins de radoub, 31 mars 1915.

Nom.	Employé.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Bassin de radoub d'Esquimalt, Colombie-Britannique.					
J. A. Gould	Surintendant	Esquimalt	20 juin 1906	165 00 p. mois.	
John Jeffcott	Mécanicien	"	4 jan. 1901	132 00 "	
F. N. Jones	Sous-mécanicien	"	8 " 1901	100 00 "	
A. D. Grieve	Charpentier	"	1er déc. 1878	126 50 "	
J. Young	Chauffeur	"	1er juin 1903	77 00 "	
J. Appleby	"	"	1er " 1909	77 00 "	
J. Stock	Gardien	"	2 juill. 1894	71 50 "	
Joseph Ball	Journalier	"		77 00 "	
John Beatty	Gardien de nuit	"		71 50 "	
James Isbester	Gardien	"	24 juill. 1909	71 50 "	
Bassin de radoub de Lévis.					
Alf. Samson	Surintendant	Lévis	15 fév. 1900	1,800 par année.	
W. McDougall	Ingénieur-mécanicien	"	1er juin 1888	90 00 par mois.	
T. Déprés	Sous-ingénieur mécanicien	"	21 juill. 1901	83 33 "	
Casimir Bourassa	Chauffeur	"	15 fév. 1907	65 00 "	
Bassin de radoub de Kingston.					
Bassin loué à la Kingston Dry Dock and Shipbuilding Company, Limited, le 1er mai 1910, pour une période de 21 ans.—W. J. Fair, secrétaire.					

JOS. VINCENT.

NOMS

DES

MÉCANICIENS, AIDES-MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

EMPLOYÉS DANS LES

ÉDIFICES PUBLICS FÉDÉRAUX LE 31 MARS 1915

AVEC LA DATE DE LEUR

NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS SALAIRES, ETC.

MÉCANICIENS ET GARDIENS PRÉPOSÉS AUX EDIFICES PUBLICS FÉDÉRAUX.

ETAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, prépo-és aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1915.

Localité.		Edifice.	Nom.	Date de naissance.		Emploi.	Date de la nomination.		Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
									$ c.		$ c.
Amherst	N.-E.	Edifice public	J. H. Chapman	3 janv.	1846	Concierge	1er sept.	1901	33 33	12 mois	400 00
Annapolis	"	"	John McKay	26 oct.	1847	"	1er avril	1891	33 33	12 "	400 00
Antigonish	"	"	A. Beaton	8 mai	1848	"	10 "	1914	33 33	12 "	400 00
Arichat	"	"	Mme. A. DeRooch	30 juin	1868	"	5 mai	1905	12 50	12 "	150 00
Baddeck	"	"	D. Munro	1er mai	1845	"	1er juill.	1912	33 33	12 "	400 00
Bridgewater	"	"	Thos. Cohoon	9 janv.	1853	"	19 janv.	1909	33 33	12 "	400 00
Canso	"	"	G. A. Pyche	17 juin	1865	"	8 déc.	1911	33 33	12 "	400 00
Dartmouth	"	"	I. C. Henley	11 déc.	1846	"	22 mai	1894	37 50	12 "	450 00
Digby	"	"	F. Denison	8 nov.	1841	"	14 "	1902	33 33	12 "	400 00
Glace Bay	"	"	Mme. J. A. Currie	29 juin	1865	"	20 déc.	1909	50 00	12 "	600 00
Guysborough	"	"	Mme. L. Hadley	27 déc.	1860	Concierge-suppl.	31 mars	1911	10 00	12 "	120 00
Halifax	"	Entrepôt de vérification	Martin O'Neil	30 "	1850	Concierge	1er oct.	1897	54 16	12 "	650 00
"	"	Edifice fédéral	Richard Power	15 août	1834	Mécanicien	1er "	1871	62 50	12 "	750 00
"	"	"	J. DeYoung	8 déc.	1869	Chauffeur	28 nov.	1904	54 16	12 "	650 00
"	"	"	J. Handley	10 août	1854	Asst.-chauffeur	1er mars	1912	54 16	12 "	650 00
"	"	"	L. W. Anderson	— nov.	1850	Pr. à l'ascenseur.	31 oct.	1910	54 16	12 "	650 00
"	"	"	L. Umlah	21 juill.	1885	"	1er août	1912	54 16	12 "	650 00
"	"	"	John Hennessey	20 "	1864	Gardien	1er oct.	1913	54 16	12 "	650 00
"	"	Douane	J. F. Sullivan	16 avril	1866	Concierge	1er juill.	1872	50 00	12 "	600 00
"	"	"	Geo. Crockford	19 juin	1855	Nettoyeur	7 "	1910	50 00	12 "	600 00
"	"	"	F. Warner	8 oct.	1860	Chauffeur	1er mai	1907	41 66	12 "	500 00
"	"	"	J. Barnes	3 déc.	1857	Mécanicien	28 janv.	1907	64 16	12 "	770 00
"	"	"	P. L. Nickerson	4 mars	1887	Pr. à l'ascenseur.	6 fév.	1911	54 16	12 "	650 00
"	"	"	G. Selig	21 avril	1854	Chauffeur	26 avril	1907	54 16	12 "	650 00
"	"	Edifice de l'immigration	John Oxley	17 "	1856	"	2 fév.	1897	64 16	12 "	770 00
"	"	" "	J. Brennan	22 oct.	1858	Asst.-concierge	1er "	1913	54 16	12 "	650 00
Inverness	"	Edifice public	J. A. McDonald	1er juill.	1878	Concierge	1er déc.	1911	33 33	12 "	400 00
Kentville	"	"	W. Hiltz	10 avril	1864	"	14 nov.	1900	33 33	12 "	400 00
Lunenburg	"	"	C. Dauphinee	19 mars	1867	"	1er juill.	1912	33 33	12 "	400 00
Liverpool	"	"	James Clements	5 juin	1835	"	27 juin	1900	33 33	12 "	400 00
New-Glasgow	"	"	K. Forbes	11 "	1851	"	1er déc.	1910	37 50	12 "	450 00
North-Sydney	"	"	H. D. McMillan	16 nov.	1865	"	11 mars	1911	37 50	12 "	450 00
Parsboro'	"	"	N. Phinney	22 déc.	1862	"	27 août	1913	33 33	12 "	400 00
Pictou	"	"	M. Roach	15 oct.	1839	"	27 "	1912	25 00	12 "	300 00

Pictou	N.-E.	Douane	F. J. Cole	8 mai	1848	"	27 "	1912	25 00	12	"	300 00
Shelburne	"	Edifice public	H. Swensburg	7 juill.	1844	"	17 fév.	1911	33 33	12	"	400 00
Springhill	"	"	J. A. Watt	5 sept.	1849	"	1er déc.	1903	37 50	12	"	450 00
Sydney	"	"	Mme M. Keefe	4 janv.	1850	"	13 janv.	1903	38 33	12	"	460 00
Sidney-Mines	"	"	R. Way	20 mai	1888	"	1er août	1913	37 50	12	"	450 00
Truro	"	Bureau de poste	J. McLean	25 oct.	1854	"	19 oct.	1914	41 66	12	"	500 00
Westville	"	Edifice public	M. Conners	5 nov.	1855	"	1er avril	1913	33 33	12	"	400 00
Windsor	"	Bureau de poste	J. A. Mosher	16 "	1841	"	13 fév.	1899	41 66	12	"	500 00
Yarmouth	"	Edifice public	W. H. Whelan	23 déc.	1841	"	1er mars	1900	33 33	12	"	400 00
Charlottetown	I.P.-E.	Ancienne banque	Ed. Flynn	16 mars	1856	"	1er oct.	1911	50 00	12	"	600 00
"	"	Edifice fédéral	Angus Mackenzie	12 mai	1856	"	1er nov.	1896	58 33	12	"	700 00
"	"	"	E. Cameron	2 nov.	1853	Messager	15 "	1906	41 66	12	"	500 00
"	"	"	J. Savidant	19 juin	1869	Asst-concierge	9 déc.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	M. A. Allan	1er août	1855	"	24 janv.	1898	50 00	12	"	600 00
Georgetown	"	Edifice public	A. D. McLellen, P.M	22 juill.	1873	Concierge	1er sept.	1913	10 00	12	"	120 00
Montague	"	"	H. L Peardon	13 avril	1885	"	27 août	1906	13 33	12	"	160 00
Summerside	"	"	A. McCormack	5 août	1851	"	14 fév.	1913	33 33	12	"	400 00
Souris	"	"	R. F. St. John	27 juin	1873	"	17 juin	1912	33 33	12	"	400 00
Tignish	"	"	J. W. Chiasson	14 fév.	1861	"	29 mars	1913	33 33	12	"	400 00
Bathurst	N.-B.	"	J. H. Doucet	16 juill.	1846	"	26 "	1906	33 33	12	"	400 00
Campbellton	"	"	C. Watson	15 "	1855	"	1er "	1912	33 33	12	"	400 00
Carleton, St-Jean	"	"	Mme J. C. Leonard	11 avril	1859	Asst-concierge	15 sept.	1908	33 33	12	"	400 00
Chatham	"	"	Chas Johnston	18 mai	1856	Concierge	27 mars	1895	25 00	12	"	300 00
Dalhousie	"	"	Wm Gould	1er janv.	1853	"	26 nov.	1890	33 33	12	"	400 00
Fairville	"	"	Alex. Scott	18 avril	1873	"	3 fév.	1913	33 33	12	"	400 00
Frédericton	"	"	Ludlow Yarxa	18 déc.	1843	"	1er juill.	1900	41 66	12	"	500 00
Grand-Falls	"	"	J. R. Graham	18 nov.	1840	"	30 août	1912	33 33	12	"	400 00
Hartland	"	"	J. W. Adams	10 fév.	1847	"	11 juin	1912	41 66	12	"	500 00
Hillsborough	"	"	R. Slater	17 mars	1849	"	2 déc.	1912	33 33	12	"	400 00
Marysville	"	"	Jas. Inch, P.M	10 sept.	1850	"	31 mai	1912	12 50	12	"	150 00
Milltown	"	"	C. M. McBeans	22 juin	1860	"	24 déc.	1914	33 33	12	"	400 00
Moncton	"	"	E. B. Hicks	11 janv.	1832	"	11 janv.	1886	37 50	12	"	450 00
Newcastle	"	"	Patrick Keating	13 mars	1840	"	23 oct.	1886	41 66	12	"	500 00
Richibucto	"	"	G. Holleran	19 sept.	1863	"	5 avril	1912	33 33	12	"	400 00
Sussex	"	"	T. Gagnon	23 mars	1857	"	1er "	1913	33 33	12	"	400 00
St-Jean	"	Douane	N. J. Morrison	25 juill.	1858	Mécan. et conc.	1er mai	1894	70 00	12	"	840 00
"	"	"	Christopher White	20 nov.	1844	Concierge	9 nov.	1885	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. T. Logan	1er sept.	1882	Asst-concierge	23 déc.	1908	60 00	12	"	720 00
"	"	"	James A. Paul	1er août	1837	Messager	13 oct.	1891	58 33	12	"	700 00
"	"	"	D. McKellar	4 juin	1855	Prép. à l'ascens.	27 fév.	1914	60 00	12	"	720 00
"	"	Bureau de poste	Jas. Wolfe	10 mars	1850	Mécanicien	1er déc.	1893	65 00	12	"	780 00
"	"	"	Edward Haney	22 fév.	1849	Prép. à l'ascens.	27 nov.	1882	60 00	12	"	720 00
"	"	"	John Killen	9 juin	1857	Concierge	4 mars	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	H R. Garity	6 sept.	1877	Asst-concierge	16 avril	1910	40 00	12	"	480 00
"	"	Hôpital de détention	H. Stackhouse	13 oct.	1851	Gardien	15 nov.	1911	$2.00 p. d.	12	"	730 00
"	"	Edifice de l'immigration	Fred. Haslam	30 déc.	1876	"	29 janv.	1903	60 00	12	"	720 00
"	"	"	Joseph Sleeth	3 oct.	1872	"	— sept.	1902	60 00	12	"	720 00
"	"	Stat. de la quarantaine	Fred. Hargrave	25 avril	1871	Concierge	29 déc.	1904	60 00	12	"	720 00
St. Stephen	"	Edifice public	W. Evans	10 mars	1859	"	1er janv.	1913	45 83	12	"	550 00
Tracadie	"	Lazaret	P. Arsenault	19 mai	1869	Chauffeur	24 déc.	1908	45 00	12	"	540 00

ETAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1915—*Suite.*

Localité.		Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
							$ c.		$ c.
Tracadie	N.-B.	Lazaret	A. Arseneau	3 mai 1883	Chauffeur	9 oct. 1912	35 00	12 mois	420 00
Woodstock	"	Edifice public	W. Hay	15 nov. 1844	Concierge	17 fév. 1911	37 50	12 "	450 00
Arthabaska	P.Q.	"	Dr E. O. Belleau	1er sept. 1856	"	22 nov. 1911	33 33	12 "	400 00
Aylmer	"	"	L. Chartier	23 août 1860	"	4 juin 1912	8 33	12 "	100 00
Acton-Vale	"	"	F. X. Beauregard	9 avril 1847	"	1er nov. 1911	41 66	12 "	500 00
Berthierville	"	"	J. A. Rocray	24 mai 1893	"	7 mai 1912	6 25	12 "	75 00
Buckingham	"	"	T. F. Bisson, P.M	23 mai 1848	"	3 fév. 1903	10 00	12 "	120 00
Chicoutimi	"	"	G. A. Blais	24 sept. 1870	"	4 déc. 1907	45 83	12 "	550 00
Coaticook	"	"	I. Baldwin	16 nov. 1839	"	27 juin 1889	41 66	12 "	500 00
Cookshire	"	"	S. Wright	22 fév 1856	"	4 février 1909	33 33	12 "	400 00
Drummondville	"	"	S. Montplaisir	22 fév. 1855	"	15 juin 1914	33 33	12 "	400 00
Farnham, (ouest)	"	"	J. Belanger	19 janv. 1847	"	30 janvier 1906	25 00	12 "	300 00
Fraserville	"	"	E. Dubé	11 nov. 1847	"	12 mai 1911	33 33	12 "	400 00
Granby	"	"	Wm. Bourgeois	17 nov. 1877	"	1er janv. 1912	25 00	12 "	300 00
Hull	"	Bureau de poste	T. J. Madore, P.M	1 déc. 1843	"	8 mars 1900	12 50	12 "	150 00
Iberville	"	"	A. Courtois	20 janv. 1869	"	7 mai 1907	40 00	12 "	480 00
Joliette	"	Edifice public	Adolphe Ratel	29 déc. 1845	"	1er sept. 1897	41 66	12 "	500 00
Knowlton	"	"	L. H. Pibus, P.M	22 avril 1877	"	1er mai 1912	12 50	12 "	150 00
Lachine	"	"	O. P. Robert, P.M	7 sept. 1846	"	26 janvier 1899	8 33	12 "	100 00
Lachute	"	"	D. Joss	10 oct. 1857	"	28 avril 1909	33 33	12 "	400 00
Laprairie	"	"	Jos. Brisson, P.M	11 nov. 1869	"	22 nov. 1901	12 50	12 "	150 00
Lévis	"	"	C. Lamontagne	28 déc. 1850	"	17 mars 1908	35 41	12 "	425 00
Longueuil	"	"	E. H. Lamarre	28 avril 1839	"	1 janvier 1912	25 00	12 "	300 00
L'Assomption	"	"	A. Martel	1860	"	18 nov. 1911	25 00	12 "	300 00
Louiseville	"	"	G. Lafontaine	1er fév. 1857	"	11 août 1914	33 33	12 "	400 00
Magog	"	"	J. Dearsley	6 déc. 1881	"	1 février 1914	33 33	12 "	400 00
Marieville	"	"	P. Prairie	17 nov. 1886	"	13 oct. 1912	25 00	12 "	300 00
Matane	"	"	L. Gauthier	11 juill. 1864	"	29 déc. 1914	33 33	12 "	400 00
Mégantic	"	"	S. Brousseau	25 sept. 1842	"	15 février 1912	33 33	12 "	400 00
Montmagny	"	"	H. Courteau	21 fév. 1861	"	1 juillet 1912	33 33	12 "	400 00
Montréal	"	Douane	C. Daudelin	19 juin 1843	"	16 juillet 1892	41 66	12 "	500 00
"	"	"	C. Girard	11 août 1844	Nettoyeur	28 oct. 1910	55 00	12 "	660 00
"	"	"	F. X. Bernier	24 mai 1856	"	28 oct. 1910	55 00	12 "	660 00
"	"	"	A. Clairemont	8 mai 1865	"	1 déc. 1912	50 00	12 "	600 00
"	"	"	A. Cousineau	26 juin 1862	"	15 avril 1912	50 00	12 "	600 00
"	"	"	B. Lajeunesse	20 nov. 1861	Chauffeur	23 nov. 1896	65 00	12 "	780 00
"	"	"	H. Provencher	15 sept. 1868	" de nuit	1er mai 1913	65 00	12 "	780 00

Montréal	Qué.	Douane	A. Tremblay	12 avril 1862	Plombier	25 oct. 1907	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. Forgues	15 mai 1874	Mécanicien	2 nov. 1904	70 00	12	"	840 00
"	"	"	A. Tr mblay	12 avril 1862	Chauffeur	25 oct. 1907	60 00	12	"	720 00
"	"	"	P. Prudhomme	7 mars 1854	Prép. à l'ascens'r	19 mars 1906	60 00	12	"	720 00
"	"	"	S. McGarry	15 juin 1873	Pr. au monte-ch.	12 janvier 1904	60 00	12	"	720 00
"	"	"	H. Marchand	15 mars 1856	"	7 oct. 1904	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. Neville	18 mars 1870	"	12 janvier 1904	60 00	12	"	720 00
"	"	"	A. Drouin	14 juin 1868	"	28 nov. 1904	60 00	12	"	720 00
"	"	"	A. Barrette	26 août 1873	"	21 juillet 1908	60 00	12	"	720 00
"	"	"	A. Bourassa	1er juin 1857	"	4 août 1883	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. A. Lincourt	20 janv. 1869	"	26 janv. 1915	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. Larocque	25 nov. 1856	Nettoyeur	1er fév. 1912	55 00	12	"	660 00
"	"	"	S. Lanctôt	28 juin 1850	"	23 nov. 1905	55 00	12	"	660 00
"	"	"	J. B. Desjardins	21 janvier 1863	"	26 janvier 1907	55 00	12	"	660 00
"	"	"	U. Paquette	13 oct. 1866	"	1er juin 1909	55 00	12	"	660 00
"	"	"	J. Brunette	16 oct. 1854	"	19 sept. 1912	55 00	12	"	660 00
"	"	"	H. Valiquette	30 déc. 1871	Charpentier	1er fév. 1903	70 00	12	"	840 00
"	"	"	A. Poirier	18 juin 1870	"	5 oct. 1909	65 00	12	"	780 00
"	"	"	A. Nuttall	15 février 1872	Electricien	1er juin 1905	65 00	12	"	780 00
"	"	Revenu de l'Intérieur	Ls. St. Jean	17 sept. 1840	"	1er déc. 1892	60 00	12	"	720 00
"	"	"	M. O'Donnell	13 sept. 1863	Concierge	17 mai 1912	20 00	12	"	240 00
"	"	Edifices fédéraux	A. Morrison	15 août 1878	Insp. électricien.	3 avril 1913	125 00	12	"	1,500 00
"	"	Bureau de poste	D. Brown	16 janvier 1861	C'maître-mécan.	13 juin 1912	108 00	12	"	1,300 00
"	"	"	L. Trudeau	22 janvier 1863	Concierge	1er oct. 1902	95 00	15	"	1,140 00
"	"	"	J. Langevin	10 mars 1865	Chauffeur	18 oct. 1914	60 00	12	"	720 00
"	"	"	P. Gauthier	10 juillet 1865	Nettoyeur	14 janvier 1908	55 00	12	"	660 00
"	"	"	P. Germain	4 février 1854	"	15 janvier 1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	P. Cloutier	3 février 1853	"	26 août 1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	D. Decarie	4 août 1875	"	2 août 1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	E. Thompson	26 oct. 1868	"	1er mars 1913	50 00	12	"	600 00
"	"	"	F. Labelle	13 nov. 1853	"	1er nov. 1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	A. Dechesne	18 nov. 1849	"	3 nov. 1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	H. Martin	1er juill. 1873	"	9 janvier 1911	56 00	12	"	660 00
"	"	"	A. Bastien	1er nov. 1862	"	20 déc. 1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	J. P. Murphy	18 déc. 1852	"	19 mai 1907	50 00	12	"	600 00
"	"	"	C. Lauzon	11 déc. 1860	"	28 février 1913	50 00	12	"	600 00
"	"	"	J. Davidson	11 oct. 1865	"	3 mai 1913	50 00	12	"	600 00
"	"	"	A. M. Olivier	10 janv. 1878	"	10 sept. 1913	50 00	12	"	600 00
"	"	"	A. Gangnery	19 juin 1863	"	1er oct. 1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	W. Pagé	4 mars 1851	"	— nov. 1908	50 00	12	"	600 00
"	"	"	C. Rochon	18 janvier 1850	"	17 janvier 1906	50 00	12	"	600 00
"	"	"	Ed. Beaudette	26 mars 1859	"	18 oct. 1904	50 00	12	"	600 00
"	"	"	H. Montigny	30 avril 1867	"	16 sept. 1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	J. Lauzon	5 mai 1858	"	2 février 1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	M. Paré	7 mai 1889	"	1er oct. 1911	50 00	12	"	600 00
"	"	"	Wm. J. Boots	14 avril 1880	"	6 février 1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	J. Laplante	12 mars 1856	"	12 déc. 1907	50 00	12	"	600 00
"	"	"	L. Bélanger	31 mars 1863	"	13 mai 1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	P. Roy	10 août 1887	"	14 juillet 1907	55 00	12	"	660 00
"	"	"	J. Ouimet	15 mars 1872	"	1er fév. 1913	50 00	12	"	600 00

ETAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1915—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Montréal, Qué.	Bureau de poste	H. St. Pierre	25 oct. 1849	Nettoyeur	3 mars 1913	50 00	12 mois	600 00
" "	"	H. Deslauriers	9 janv. 1842	"	7 février 1913	50 00	12 "	600 00
" "	"	E. Provost	21 août 1854	"	18 mars 1913	50 00	12 "	600 00
" "	"	L. Prud'homme	27 juin 1883	"	14 février 1912	50 00	12 "	600 00
" "	"	L. Jasmin	25 sept. 1844	"	9 janv. 1912	50 00	12 "	600 00
" "	"	M. Loranger	27 juin 1864	"	13 mai 1912	50 00	12 "	600 00
" "	"	W. J. Tremblay	22 mai 1879	"	1er déc. 1911	55 00	12 "	660 00
" "	"	Mme D. Boyer,	30 juil. 1843	Laveuse	1er juin 1887	28 00	12 "	336 00
" "	"	Mme A. Crochetière	29 sept. 1859	"	1er nov. 1897	28 00	12 "	336 00
" "	"	Mme V. Laverdure	16 juin 1859	"	12 nov. 1912	28 00	12 "	336 00
" "	"	L. D. Thibault	28 janv. 1861	Electricien	15 déc. 1905	70 00	12 "	840 00
" "	"	F. X. Lefebvre	13 déc. 1859	"	28 juin 1905	70 00	12 "	840 00
" "	"	Osias Renaud	14 juin 1869	"	2 février 1907	70 00	12 "	840 00
" "	"	G. Fauteux	11 février 1879	"	1er fév. 1913	65 00	12 "	780 00
" "	"	G. Flannigan	23 mai 1859	"	13 août 1901	65 00	12 "	780 00
" "	"	E. Malette	22 avril 1866	"	18 déc. 1914	65 00	12 "	780 00
" "	"	J. J. Davis	3 juin 1878	"	27 oct. 1914	65 00	12 "	780 00
" "	"	P. Liston	10 sept. 1879	"	2 mai 1914	70 00	12 "	840 00
" "	"	J. Conway	27 mars 1874	"	14 mars 1914	65 00	12 "	780 00
" "	"	J. Donaven	7 août 1841	Machiniste	29 mars 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	M. Wickham	7 fév. 1877	Contrem. des asc.	14 février 1912	60 00	12 "	720 00
" "	"	F. Rochon	5 mars 1869	Prép. à l'ascens.	14 juin 1912	60 00	12 "	720 00
" "	"	Oscar Renaud	19 fév. 1862	"	10 sept. 1898	60 00	12 "	720 00
" "	"	S. Trudeau	14 oct. 1855	"	23 février 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	O. Chaput	28 août 1854	"	1er nov. 1909	60 00	12 "	720 00
" "	"	O. de Ladurantaye	29 juin 1852	"	26 avril 1906	60 00	12 "	720 00
" "	"	J. Cantin	23 février 1855	"	23 février 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	W. Filiatreault	22 mai 1873	"	23 janv. 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	J. B. Richot	14 janv. 1869	"	25 février 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	A. Trudeau	13 avril 1866	Pr. aux monte-ch.	17 janv. 1908	60 00	12 "	720 00
" "	"	Ls. Brault	29 déc. 1854	"	1er sept. 1901	60 00	12 "	720 00
" "	"	C. Varin	13 mai 1883	"	21 janv. 1911	55 00	12 "	660 00
" "	"	A. Archambault	6 juillet 1869	"	29 nov. 1912	50 00	12 "	600 00
" "	"	H. Davis	26 mai 1862	"	10 déc. 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	H. Decaire	13 avril 1877	"	23 déc. 1913	60 00	12 "	720 00
" "	"	J. Bennett	15 oct. 1878	"	3 sept. 1913	60 00	12 "	720 00

Montréal	Qué.	Bureau du poste	T. Hughes	4 fév.	1872	"	3 sept.	1913	35 00	12	"	420 00
"	"	"	A. Teasdale	17 mai	1892	"	17 août	1914	55 00	12	"	660 00
"	"	"	J. McClanagan	14 mars	1860	Mess. ch. f. gouv.	2 juillet	1902	65 00	12	"	780 00
"	"	"	T. MacMahon	6 mars	1866	Electricien	3 déc.	1911	65 00	12	"	780 00
"	"	"	G. Robert	18 déc.	1853	Gardien du jour	1er juill.	1902	60 00	12	"	720 00
"	"	"	E. Richer	17 avril	1871	"	2 juillet	1912	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. Murphy	18 déc.	1852	Gardien de nuit	19 mai	1907	60 00	12	"	720 00
"	"	"	C. Berthiaume	8 nov.	1870	"	2 juillet	1902	65 00	12	"	780 00
"	"	"	T. Thompson	9 mai	1857	"	1er août	1912	70 00	12	"	840 00
"	"	"	P. H. Bisaillon	18 oct.	1855	Messager	17 avril	1913	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. Desautels	25 oct.	1855	Gardien	9 juin	1913	65 00	12	"	660 00
"	"	"	M. Carey	10 février	1878	Garde-magasin	4 août	1914	90 00	12	"	1,080 00
"	"	"	J. Trudeau	6 juillet	1848	Charpentier	1er nov.	1912	65 00	12	"	780 00
"	"	"	A. Vallée	4 août	1847	"	4 août	1910	65 00	12	"	780 00
"	"	"	J. W. Corbeil	8 nov.	1879	"	15 sept.	1912	65 00	12	"	780 00
"	"	"	J. Renaud	3 avril	1863	Peintre	1er avril	1910	80 00	12	"	960 00
"	"	"	F. Valin	8 déc.	1886	Charpentier	5 juin	1912	65 00	12	"	780 00
"	"	"	F. Cyr	15 août	1852	"	10 juillet	1910	65 00	12	"	780 00
"	"	"	A. Gauthier	11 janv.	1869	"	26 janv.	1915	65 00	12	"	780 00
"	"	"	P. Jones	17 mars	1850	"	8 oct.	1913	65 00	12	"	780 00
"	"	Station postale "A"	J. Quinn	4 juin	1878	Chauffeur	5 juill.	1906	70 00	12	"	840 00
"	"	"	C. Prud'homme	16 août	1884	"	8 mai	1912	65 00	12	"	780 00
"	"	" "B"	T. Drolet	11 mars	1852	Concierge	29 oct.	1908	54 17	12	"	650 00
"	"	"	A. Cunningham	15 avril	1878	Nettoyeur	2 janv.	1909	65 00	12	"	780 00
"	"	"	M. Dory	30 janv.	1876	"	20 oct.	1913	50 00	12	"	600 00
"	"	" "C"	N. Robillard	28 juin	1856	"	10 mai	1911	60 00	12	"	720 00
"	"	"	Jos. Brunet	27 juin	1881	"	7 oct.	1908	55 00	12	"	660 00
"	"	" "D"	H. Filiatreault	14 sept.	1870	Concierge	26 janv.	1915	60 00	12	"	720 00
"	"	" "E"	H. Paquette	7 août	1858	"	1er avril	1912	60 00	12	"	720 00
"	"	Bur. de poste (St.-Henri)	Mme G. Colborne	30 janv.	1883	Laveuse	9 janv.	1912	28 00	12	"	336 00
"	"	B. de poste (Hochelaga)	J. H. Brown, P.M.	7 oct.	1851	Concierge	27 mars	1912	16 66	12	"	200 00
"	"	Station postale "H"	L. Ducharme	25 nov.	1863	Chauffeur	22 oct.	1914	65 00	12	"	780 00
"	"	"	M. Rochford	25 avril	1859	"	30 nov.	1914	65 00	12	"	780 00
"	"	"	O. Aubin			Pr. à l'ascenseur	25 nov.	1914	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. H. Chartrand	15 fév.	1860	Nettoyeur	25 nov.	1914	55 00	12	"	660 00
"	"	"	Jos. Brenan			"	9 déc.	1914	55 00	12	"	660 00
"	"	"	Mme McCarthy	31 août	1876	Laveuse	7 déc.	1914	20 00	12	"	240 00
"	"	" "L"	W. A. Maltby	29 déc.	1882	Chauffeur	2 mars	1915	60 00	12	"	720 00
"	"	"	Mme J. Dover	— sept.	1870	Laveuse	2 mars	1915	30 00	12	"	360 00
Nicolet	"	Edifice public	U. Papillon	16 mars	1843	Concierge	8 nov.	1907	43 33	12	"	520 00
Nominingue	"	Bâtim. de l'immigration	V. Charbonneau	8 août	1878	"	8 avril	1912	25 00	12	"	300 00
Peribonca	"	" "	E. Larouche	24 mars	1895	"	15 sept.	1914	Nil.	12	"	Nil
Pierreville	"	Edifice public	Mme S. G. Boucher	7 mai	1853	"	1er déc.	1909	12 50	12	"	150 00
Plessisville	"	"	J. O. Vallée, P.M.	22 mai	1855	"	1er nov	1912	10 00	12	"	120 00
Québec	"	Entrepôt de vérification	D. P. Kennedy	9 février	1865	Mécanicien	1er avril	1897	75 00	12	"	900 00
"	"	" "	J. G. McLaughlin	15 nov.	1880	Chauffeur	4 juillet	1906	60 00	12	"	720 00
"	"	Bur. des mesur. de bois	Jas. O'Neil	15 août	1861	"	1er août	1894	45 00	12	"	540 00
"	"	Douane	J. Atkinson	1er nov.	1848	Mécanicien	10 nov.	1888	65 00	12	"	780 00
"	"	"	Jos. Bigaouette	15 mai	1860	"	14 février	1914	55 00	12	"	660 00
"	"	"	A. Martin	20 mai	1875	Pr. à l'ascenseur	12 avril	1912	55 00	12	"	660 00

ÉTAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux le 31 mars 1915.—*Suite.*

Localité.		Edifice.	Nom.	Date de naissance.		Emploi.	Date de la nomination.		Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
									$ c.		$ c
Québec	Qué.	Douane	O. B. Leclerc	15 avril	1873	Pr. à l'ascenceur.	8 juillet	1914	55 00	12 mois	660 00
"	"	Bureau de poste	Rod. Roy	23 sept.	1878	Concierge.	16 février	1910	66 66	12 "	800 00
"	"	"	S. Lortie	9 août	1849	Gardien	15 février	1912	55 00	12 "	650 00
"	"	"	A. Poulin	5 janv.	1856	Pr. à l'ascenseur.	1er mars	1912	50 00	12 "	600 00
"	"	"	L. Sanfaçon	— sept.	1870	"	1er mars	1915	50 00	12 "	600 00
"	"	"	J. D. Villeneuve	22 oct.	1875	Messager	17 avril	1907	50 00	12 "	600 00
"	"	"	F. J. Cooper	8 juillet	1858	Chauffeur	15 juin	1895	75 00	12 "	900 00
"	"	Edifice du Gouvern. gén.	M. Lewis	6 mai	1871	Concierge	1er sept.	1905	$1.50 p. j.	12 "	547 50
"	"	B. de poste (St.-Sauveur.)	P. Savard	26 oct.	1845	"	1er mai	1914	33 33	12 "	400 00
"	"	Bur. de poste (St.-Roch.)	J. B. Turcotte	22 sept.	1860	"	7 mai	1910	41 66	12 "	500 00
"	"	Edifice public	D. Lortie	16 oct.	1853	Menuisier	5 février	1910	$3.00 p. j.	12 "	939 00
"	"	"	A. Petitclerc	18 oct.	1865	"	5 février	1910	$3.00 p. j.	12 "	939 00
"	"	"	E. Lefebvre	19 janv.	1866	"			$3.00 p. j.	12 "	939 00
"	"	"	J. E. Collin	13 oct.	1873	Plombier.	14 juillet	1914	85 00	12 "	1,020 00
"	"	"	T. Lagacé	3 juin	1873	Machiniste	10 nov.	1914	75 00	12 "	900 00
"	"	"	A. Lacasse	19 oct.	1877	Electricien	5 juillet	1910	90 00	12 "	1,080 00
Richmond	"	"	H. Desmarais	14 juillet	1869	Concierge.	7 mai	1898	33 33	12 "	400 00
Rigaud	"	"	J. B. Charlebois	29 avril	1869	Electricien	23 oct.	1912	12 50	12 "	150 00
"	"	"	G. Vallée	26 mars	1856	Asst. concierge.	5 déc.	1912	12 50	12 "	150 00
Rimouski	"	"	P. Lepage	24 janv.	1863	Concierge	31 mai	1907	25 00	12 "	300 00
Roberval	"	Bureau de poste	J. Bolduc	30 janv.	1872	"	16 avril	1914	33 33	12 "	400 00
Rock Island	"	Bâtiment des immigrés	L. A. Lanctot	4 août	1846	"	1er nov.	1913	33 33	12 "	400 00
Saint-Hyacinthe	"	Bâtiment de l'immigration	F. X. Tetreault	8 nov.	1845	"	1er mars	1912	43 33	12 "	520 00
"	"	Edifice public	E. Clapin	9 avril	1844	"	19 juillet	1904	33 33	12 "	400 00
Saint Jean	"	Douanes	Leon Forrant	21 janv.	1849	"	14 avril	1897	29 16	12 "	350 00
"	"	Bureau de poste	W. Brousseau, M.P.	12 août	1840	"	25 mars	1909	25 00	12 "	300 00
Saint-Jérome	"	"	T. Grignon	21 mars	1859	"	1er déc.	1911	33 33	12 "	400 00
Saint-Lambert	"	Edifice public	Jos. Ste-Marie	—	1852	"	1er déc.	1913	37 50	12 "	450 00
Saint-Laurent	"	"	H. Cardinal	26 janv.	1861	"	28 mars	1914	41 66	12 "	500 00
Shawinigan	"	"	C. de Carrufel			"			33 33	12 "	400 00
Sherbrooke	"	"	O. Désève	6 août	1848	"	2 avril	1898	33 33	12 "	400 00
Sorel	"	"	J. B. Cadoret		1847	"	10 juin	1912	40 00	12 "	480 00
Terrebonne	"	"	J. Brière	15 fév.	1861	"	1er nov.	1911	25 00	12 "	300 00
Thetford Mines	"	"	J. Guillemette, M.P.		1859	"	17 avril	1913	12 50	12 "	150 00
Trois-Rivières	"	"	T. Beaulieu	7 avril	1850	"	1er avril	1913	50 00	12 "	600 00
"	"	"	P. Gravelle	3 juin	1828	Asst. concierge.	1er fév.	1891	25 00	12 "	300 00

Valleyfield..........	Qué.	Edifice public........	Nap. Picard..........	8 mars	1847	Concierge.......	2 mai	1902	40 00	12 " ..	480 00
Victoriaville.........	"	"	C. Thibault............	1er juin	1861	"	22 août	1912	25 00	12 " ..	300 00
Acton	Ont.	"	Jas. Henderson.........	28 juillet	1862	"	23 oct.	1914	33 33	12 " ..	400 00
Alexandria..........	"	"	D. K. McDonald......	4 juillet	1847	"	17 oct.	1906	41 66	12 " ..	500 00
Almonte............	"	"	P. Burns.............	28 janv.	1861	"	1er sept.	1907	33 33	12 " ..	400 00
Amherstburg........	"	"	Mme R. C. Elliott.....	28 déc.	1854	"	6 juin	1905	33 33	12 " ..	400 00
Arnprior............	"	"	R. Tait................	16 oct.	1845	"	1er déc.	1909	33 33	12 " ..	400 00
Aylmer.............	"	"	A. A. Learn...........	— janv.	1879	"	3 fév.	1915	45 83	12 " ..	540 00
Barrie..............	"	"	R. Buchanan..........	19 fév.	1849	"	1er déc.	1914	33 33	12 " ..	400 00
Berlin..............	"	"	Jacob Clements........	21 juin	1840	"	15 mai	1900	33 33	12 " ..	400 00
Belleville...........	"	"	S. Haight.............	26 août	1857	"	24 janv.	1901	54 16	12 " ..	650 00
Bowmanville........	"	"	W. W. Allin...........	13 janv.	1850	"	10 fév.	1905	37 50	12 " ..	450 00
Brampton..........	"	"	Jos. Foster...........	16 sept.	1846	"	1er août	1906	33 33	12 " ..	400 00
Brantford..........	"	"	John Squire...........	24 avril	1842	"	27 oct.	1880	50 00	12 " ..	600 00
"	"	Nouvel édif. pub..........	C. R. Van Fleet........	5 avril	1866	"	12 déc.	1914	70 00	12 " ..	840 00
"	"	"	O. Jackson............	26 déc.	1859	Mécanicien.....	12 déc.	1914	70 00	12 " ..	840 00
"	"	"	Mme M. Doherty......	26 août	1866	Laveuse........	12 déc.	1914	30 00	12 " ..	360 00
"	"	"	Mme S. MacCartney....	19 mai	1862	"	12 déc.	1914	30 00	12 " ..	360 00
Bridgeburg.........	"	Edifice public...........	Wm. Hanna...........	15 août	1863	Concierge.......	3 oct.	1905	29 16	12 " ..	350 00
Brockville..........	"	"	C. F. Gray............	28 avril	1861	"	2 avril	1908	45 83	12 " ..	550 00
Carleton Place......	"	"	J. F. Halpenny........	17 avril	1858	"	13 mai	1892	33 33	12 " ..	400 00
Cayuga.............	"	"	C. C. Gibson, M.P....	....		"	1er mai	1913	25 00	12 " ..	300 00
Chatham...........	"	"	W. W. Mitchell........	25 mai	1848	"	7 janv.	1885	50 00	12 " ..	600 00
Chesley...........	"	"	E. Maher.............	18 août	1859	"	1er juill.	1914	33 33	12 " ..	400 00
Clinton............	"	"	James Scott, M.P......	21 janv.	1856	"	9 fév.	1904	16 66	12 " ..	200 00
Cobourg...........	"	"	Wm. Russell..........	5 sept.	1859	"	1er fév.	1911	37 50	12 ..	450 00
Cornwall...........	"	"	C. River..............	3 nov.	1856	"	1er mai	1912	37 50	12 " ..	450 00
Deseronto..........	"	"	M. Hart..............	15 janv.	1862	"	1er juillet	1903	41 66	12 " ..	500 00
Dresden...........	"	"	Jos. Humphrey........	18 mars	1842	"	1er mai	1915	33 33	12 " ..	400 00
Dundas............	"	"	C. Cooper, M.P........	7 janv.	1868	"	1er oct.	1913	33 33	12 " ..	400 00
Elora..............	"	"	J. F. Huck, M.P.......	26 sept.	1854	"	1er juin	1913	33 33	12 " ..	400 00
Essex.............	"	"	T. Trewin.............	27 juin	1840	"	14 janv.	1913	33 33	12 " ..	400 00
Fort-William.......	"	"	John Skea............	20 juillet	1874	"	1er sept.	1912	45 83	12 " ..	550 00
Fergus............	"	"	T. M. Broadfoot.......	14 juin	1843	"	1er avril	1912	33 33	12 " ..	400 00
Galt..............	"	"	Thos. Barrett.........	17 juin	1861	"	1er août	1902	41 66	12 " ..	500 00
Gananoque.........	"	"	H. McCalpin.........	18 juin	1845	"	21 nov.	1913	33 33	12 " ..	400 00
Glencoe...........	"	"	E. Waterworth........	19 août	1852	"	28 fév.	1910	33 33	12 " ..	400 00
Goderich..........	"	"	A. Christal...........	26 fév.	1849	"	22 août	1912	37 50	12 " ..	450 00
Grimsby...........	"	"	A. Sweet.............	23 août	1864	"	15 mai	1914	33 33	12 " ..	400 00
Guelph............	"	"	N. McLean...........	7 oct.	1868	"	28 fév.	1910	41 66	12 " ..	500 00
Hamilton..........	"	Edifice fédéral..........	Alex. Benzie..........	20 juin	1858	Concierge et méc.	5 mars	1914	58 33	12 " ..	700 00
"	"	"	J. Wigglesworth.......	7 août	1863	Chauffeur......	1er oct.	1896	62 50	12 " ..	750 00
"	"	"	B. Moriarity..........	17 mars	1866	"	31 déc.	1911	60 00	12 " ..	720 00
"	"	"	T. Nicholson..........	17 déc.	1857	Mécaniciendel'as	2 mars	1887	58 33	12 " ..	700 00
"	"	"	Alfred Barnard........	27 déc.	1847	Asst. concierge.	10 déc.	1894	58 33	12 " ..	700 00
"	"	"	Thos. Ryan...........	9 mars	1879	Prép. à l'asc....	22 fév.	1915	58 33	12 " ..	700 00
"	"	"	John Smith...........	3 déc.	1870	"	22 fév.	1915	58 33	12 " ..	700 00
"	"	"	T. C. Butler..........	....	1876	Nettoyeur.....	10 juin	1911	54 16	12 " ..	650 00
"	"	"	C. Partridge..........	2 avril	1869	"	12 avril	1909	54 16	12 " ..	650 00
"	"	"	William McRea........	....		"	....		2 00	par j. trav..	626 00

ETAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux le 31 mars 1915 — *Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Hamilton "	Edifice fédéral	Mme. C. White	16 avril 1857	Nettoyeur	6 mars 1907	1 25	par j. trav.	141 00
Harriston "	Edifice public	J. Gresh	19 juin 1856	Concierge	8 nov. 1912	35 00	12 mois	420 00
Hawkesbury "	"	F. Dupuis	17 août 1862	"	16 sept. 1914	33 33	12 "	400 00
Ingersoll "	"	J. M. Paterson	30 juin 1861	"	20 nov. 1914	41 66	12 "	500 00
Kenora "	"	Mme. J. Link	10 mai 1850	"	7 déc. 1901	33 33	12 "	400 00
Kincardine "	"	Geo. D. Morrison, M. P.	14 nov. 1860	"	17 mai 1910	20 83	12 "	250 00
Kingston "	Bureau de poste	Jos. Kehoe	21 juin 1873	"	15 mai 1910	52 50	12 "	630 00
" "	Douanes	Thos. Frizell	2 fév. 1872	"	11 mai 1914	60 00	12 "	720 00
" "	"	J. S. Spencer	3 oct. 1839	Chauffeur	1er janv. 1907	18 00	12 "	216 00
" "	Edifice du Rev. de l'Int.	J. Lawless	 1833	"	8 fév. 1908	41 66	12 "	500 00
" "	" "	J. Loughern	 1852	"	1er juin 1912	15 00	12 "	180 00
Leamington "	Edifice public	J. W. Ross	8 août 1860	"	8 mai 1911	37 50	12 "	450 00
Lindsay "	"	W. Healey	29 mai 1873	"	10 nov. 1908	37 50	12 "	450 00
Listowel "	"	A. Bailey	18 déc. 1846	Concierge	28 nov. 1912	33 33	12 "	400 00
London "	Douanes	M. Mulkern	4 sept. 1837	Mécanicien	18 sept. 1888	50 00	12 "	600 00
" "	"	W. Greer	12 oct. 1839	Concierge	16 mars 1884	50 00	12 "	600 00
" "	Bureau de poste	D. Regan	9 mai 1854	Mécanicien, etc.	1er juin 1912	50 00	12 "	600 00
" "	" "	J. Gilbank	4 déc. 1861	Concierge	31 mai 1906	41 66	12 "	500 00
Markham "	Edifice Carling	Thos. Porter	25 oct. 1870	"	21 sept. 1914	50 00	12 "	600 00
" "	Edifice public	Chs. Wales	12 avril 1864	"	9 août 1909	50 00	12 "	600 00
Midland "	"	J. T. Webb	9 déc. 1865	"	8 août 1914	41 66	12 "	400 00
Mitchell "	"	F. Elliot	14 nov. 1857	"	19 avril 1913	33 33	12 "	400 00
Mount Forest "	"	W. L. Smith	12 août 1839	"	8 nov. 1912	30 00	12 "	360 00
Napanee "	"	Mme. C. E. Webster	12 juillet 1846	"	4 oct. 1900	41 66	12 "	500 00
Niagara-Falls "	"	J. C. Brown	1er mai 1862	"	1er juin 1910	53 33	12 "	640 00
North-Bay "	"	L. A. Gauthier	15 mai 1857	"	13 juin 1908	55 00	12 "	660 00
Orangeville "	"	D. McPherson	30 avril 1851	"	15 juillet 1900	50 00	12 "	600 00
Orillia "	"	W. H. Baker	5 avril 1853	"	11 déc. 1914	41 66	12 "	500 00
Oshawa "	"	A. W. Brodie	28 sept. 1850	"	11 déc. 1905	41 66	12 "	500 00
Owen Sound "	"	H. Wright	24 nov. 1841	"	18 mars 1908	33 33	12 "	400 00
Parkhill "	"	W. H. Taylor, M.P.	4 août 1847	"	12 mai 1910	16 66	12 "	200 00
Paris "	"	Sam Lee	24 oct. 1841	"	7 juillet 1902	50 00	12 "	600 00
Pembroke "	"	H. Church	15 nov. 1864	"	5 janv. 1910	33 33	12 "	400 00
Petrolea "	"	James Shaw	11 juin 1842	"	12 sept. 1904	37 50	12 "	450 00
Peterborough "	"	G. Stenton	17 sept. 1847	"	7 déc. 1908	45 83	12 "	550 00
" "	Douanes	B. McGill	4 avril 1854	"	1er janv. 1912	33 33	12 "	400 00
Port-Arthur "	Edifice public	Jas. Siddall	1er oct. 1853	"	1er mai 1913	45 83	12 "	550 00

Port-Colborne	Ont.	Edifice public	Wm. Armstrong	9 sept.	1846	Concierge	11 juin	1888	33 33	12 mois	400 00
Port-Hope	"	"	John Elliott	27 oct.	1877	"	27 fév.	1913	37 50	12 "	450 00
Port-Perry	"	"	Saml. Graham	8 juin	1848	"	21 oct.	1913	37 50	12 "	450 00
Prescott	"	"	G. Henry	9 janv.	1871	"	7 nov.	1913	50 00	12 "	600 00
Picton	"	"	R. Ringer	17 oct.	1831	"	1er oct.	1912	33 33	12 "	400 00
Renfrew	"	"	Robert Sim	10 fév.	1839	"	11 mai	1909	33 33	12 "	400 00
Sandwich	"	"	John McLeod	14 sept.	1883	"	22 juillet	1907	29 16	12 "	350 00
Sault-Sainte-Marie	"	"	P. J. Racine	25 sept.	1865	"	25 sept.	1905	37 50	12 "	450 00
"	"	"	H. E. Cannon			Préposé à l'asc.	30 janv.	1914	55 00	12 "	660 00
Sarnia	"	"	J. H. Dyble	25 août	1860	Concierge	7 nov.	1903	45 83	12 "	550 00
Seaforth	"	"	J. McLennan	25 avril	1855	"	2 sept.	1913	33 33	12 "	400 00
Shelburne	"	"	R. Gallagher	4 avril	1846	"	3 sept.	1914	33 33	12 "	400 00
Simcoe	"	"	N. Porter	6 juin	1861	"	21 nov.	1910	40 00	12 "	480 00
Smiths-Falls	"	"	R. W. Lewis	19 août	1863	"	8 janv.	1896	33 33	12 "	400 00
Sainte-Catharine	"	"	A. Clark	14 sept.	1860	"	12 déc.	1904	37 50	12 "	450 00
Sainte-Marie	"	"	W. Hoyt	19 mai	1856	"	16 mars	1908	33 33	12 "	400 00
Saint-Thomas	"	"	G. Lutton	25 mai	1857	"	14 avril	1903	37 50	12 "	450 00
Strathroy	"	"	N. Leitch	12 avril	1868	"	29 juin	1911	33 33	12 "	400 00
Stratford	"	"	J. P. Murray	29 juillet	1850	"	26 juillet	1900	50 00	12 "	600 00
Tilbury	"	"	Hy. Benoit	26 oct.	1860	"	19 fév.	1914	33 33	12 "	400 00
Tilsonburg	"	"	Thos. Fero	19 déc.	1856	"	9 mars	1912	33 33	12 "	400 00
Toronto	"	Edifices fédéraux	Wm. Corrigan	9 oct.	1864	Surintendant	17 oct.	1912	100 00	12 "	1,200 00
"	"	"	J. H. Rogers	26 fév.	1890	Electricien	16 sept.	1912	75 00	12 "	900 00
"	"	"	A. W. Carlton	19 mars	1870	"	1er déc.	1911	75 00	12 "	900 00
"	"	"	Wm. Graham	16 mars	1840	Charpentier	16 oct.	1896	75 00	12 "	900 00
"	"	"	S. Walker	14 déc.	1880	"	9 déc.	1912	75 00	12 "	900 00
"	"	"	W. D. Wallace	25 déc.	1881	Nettoyeur	16 juillet	1914	58 33	12 "	700 00
"	"	"	G. Auchincloss	16 nov.	1872	"	24 nov.	1913	58 33	12 "	700 00
"	"	"	Geo. Ferry	6 avril	1888	"	10 août	1914	58 33	12 "	700 00
"	"	"	O. Hamlett	18 mars	1860	"	1er déc.	1912	58 33	12 "	700 00
"	"	Bureau de poste central	Jno. Somers	8 avril	1835	Garde-magasin	9 oct.	1897	66 66	12 "	800 00
"	"	"	Rich. Eyre	11 oct.	1849	Chauffeur en chef	15 mars	1895	66 66	12 "	800 00
Toronto	"	Bureau de poste	T. Letray		1858	Chauffeur	10 mai	1907	66 66	12 "	800 00
"	"	"	T. J. Burns	6 mai	1864	"	23 nov.	1912	66 66	12 "	800 00
"	"	"	Robert. Moore	24 mai	1862	Prép. à l'asc.	12 sept.	1911	58 33	12 "	700 00
"	"	"	Alex. Morrice	27 janv.	1862	"	21 fév.	1911	58 33	12 "	700 00
"	"	"	H. McCollough	94 avril	1856	"	1er juin	1911	58 33	12 "	700 00
"	"	"	W. Watson	25 août	1856	"	15 déc.	1913	58 33	12 "	700 00
"	"	"	J. Babe	2 avril	1851	"	20 déc.	1913	58 33	12 "	700 00
"	"	"	J. McCrohan	20 juillet	1862	"	.. déc.	1913	58 33	12 "	700 00
"	"	"	Wm. Gribble	7 mars	1860	Nettoyeur (cont.)	.. fév.	1905	62 50	12 "	750 00
"	"	"	Chas. Gregory	27 juillet	1857	"	.. fév.	1904	58 33	12 "	700 00
"	"	"	Jno. Cotton	31 juillet	1864	"	17 fév.	1908	58 33	12 "	700 00
"	"	"	J. P. Motta	19 fév.	1856	"	9 déc.	1912	58 33	12 "	700 00
"	"	"	Geo. McCallum	8 juillet	1868	"	17 fév.	1909	58 33	12 "	700 00
"	"	"	Jnd. Hayes	9 oct.	1857	"	15 août	1910	58 33	12 "	700 00
"	"	"	Amb. McCabe	6 sept.	1873	"	20 juin	1911	58 33	12 "	700 00
"	"	"	Fred. Edwards	20 mai	1872	"	18 juillet	1904	58 33	12 "	700 00
"	"	"	Thos. Russell	21 avril	1876	"	20 oct.	1909	58 33	12 "	700 00
"	"	"	T. J. Cosgrove	6 oct.	1861	"	13 juillet	1913	58 33	12 "	700 00

ETAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux le 31 mars 1915—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Toronto.......Ont.	Bureau de poste	Thos. Kerfoot	5 nov. 1866	Nettoyeur	23 juillet 1914	58 33	12 mois	700 00
" .... "	"	A. McCourt	29 mai 1872	"	17 déc. 1913	58 33	12 "	700 00
" .... "	"	Ed. Hewitt	23 oct. 1876	"	13 sept. 1913	58 33	12 "	700 00
" .... "	"	F. Bridges	22 sept. 1880	"	11 août 1911	58 33	12 "	700 00
" .... "	"	M. McCartney	25 nov. 1861	Chauffeur	8 juillet 1913	66 66	12 "	800 00
" .... "	"	Wm. Hall	2 janv. 1875	"	1 déc. 1913	66 66	12 "	800 00
" .... "	Garage, etc	Hy. Gray	10 déc. 1872	"	19 nov. 1912	62 50	12 "	750 00
" .... "	Can. & Dom. Express	Bruno Marando	25 sept. 1875	"	25 nov. 1912	66 66	12 "	800 00
" .... "	Entrepôt de vérification	Jas. Cosgrove	10 fév. 1844	Mécanicien	28 oct. 1874	83 33	12 "	1,000 00
" .... "	" "	J. G. Matheson	15 oct. 1865	Aide-mécanicien	14 mars 1912	79 16	12 "	950 00
" .... "	" "	Ed. Appleton	26 sept. 1864	Ajusteur	28 sept. 1886	70 83	12 "	850 00
" .... "	" "	Pat Cussack	26 mars 1875	Prép. à l'asc	20 sept. 1907	62 50	12 "	750 00
" .... "	" "	Jas. Cashen	28 juin 1866	"	25 juillet 1906	62 50	12 "	750 00
" .... "	" "	P. W. Colbey	24 fév. 1876	"	4 juin 1912	62 50	12 "	750 00
" .... "	" "	Thos. Collis	5 nov. 1872	"	15 juillet 1912	58 33	12 "	700 00
" .... "	" "	Wm. Stringer	22 janv. 1881	Nettoyeur	.. oct. 1905	58 33	12 "	700 00
" .... "	" "	A. E. Hales	8 juillet 1881	"	1er mai 1906	58 33	12 "	700 00
" .... "	" "	Ed. Major	9 sept. 1864	"	10 déc. 1912	58 33	12 "	700 00
" .... "	Douane	W. H. Pearce	29 avril 1862	Chauffeur	20 nov. 1912	66 66	12 "	800 00
" .... "	"	Thos. Jones	10 nov. 1853	Gardien	4 avril 1912	58 33	12 "	700 00
" .... "	"	T. J. Enright	 1862	Concierge	18 déc. 1906	54 16	12 "	650 00
" .... "	"	Pat. Cassidy	2 mai 1862	Chauffeur	8 mai 1906	66 66	12 "	800 00
" .... "	"	F. Simpson	8 janv. 1859	Gardien	1er sept. 1903	58 33	12 "	700 00
" .... "	"	Wm. Scott	 1838	"	1er juin 1905	$2 00 p. j.	12 "	730 00
" .... "	"	Thos. Davidson	20 juin 1861	Prép à l'asc	22 avril 1911	58 33	12 "	700 00
" .... "	"	Wm. Murphy	16 sept. 1863	Nettoyeur	28 sept. 1905	58 33	12 "	700 00
" .... "	"	Hy. Somers	.. mars 1851	"	3 mars 1907	58 33	12 "	700 00
" .... "	"	James McCarron	21 juillet 1871	"	31 janv. 1911	58 33	12 "	700 00
" .... "	"	John Duckworth	27 déc. 1880	"	17 juillet 1910	58 33	12 "	700 00
" .... "	Revenu de l'Intérieur	Chas. Baillie	22 sept. 1852	Chauffeur	13 janv. 1891	54 16	12 "	650 00
" .... "	Station postale "A"	Jno. Gormaly	26 nov. 1872	Prép. à l'asc	31 oct. 1901	62 50	12 "	750 00
" .... "	"	E. F. Tooze	8 déc. 1865	Pr. à l'ascenseur	15 déc. 1909	62 50	12 "	750 00
" .... "	"	O. Johnston	18 juillet 1874	"	14 février 1910	62 50	12 "	750 00
" .... "	Station postale "C"	James Rae	17 février 1864	Concierge	12 janvier 1884	52 08	12 "	625 00
" .... "	Station postale "D"	James Devine	18 " 1847	"	3 février 1905	52 08	12 "	625 00
" .... "	Station postale "F"	J. W. Thornton	11 avril 1867	"	7 avril 1907	62 50	12 "	750 00

Toronto	Ont.	Station postale "F"	J. J. Clarke	... 1869	Nettoyeur	11 déc. 1911	58 33	12 mois	700 00
"	"	Station postale "K"	Jas. Kirkwood	9 déc. 1850	Concierge	9 déc. 1912	45 83	12 "	550 00
Trenton	"	Edifice public	John Potter	20 juin 1840	"	1 avril 1912	37 50	12 "	450 00
Uxbridge	"	"	M. Linton	...	"	3 octobre 1913	33 33	12 "	400 00
Walkerton	"	"	Mme Thos. Gibson	21 janvier 1861	"	12 mai 1905	33 33	12 "	400 00
Waterloo	"	"	Geo. Suggitt	28 août 1846	"	13 juin 1913	33 33	12 "	400 00
Welland	"	"	D. McIlvride	16 mai 1876	"	9 " 1910	41 66	12 "	500 00
Whitby	"	"	John Ard	19 août 1854	"	1 mai 1913	37 50	12 "	450 00
Windsor	"	"	Wm. Curtis	6 mars 1844	"	9 nov. 1880	37 50	12 "	450 00
"	"	"	Israel Belleperche	26 octobre 1848	Mécanicien	24 déc. 1897	54 16	12 "	650 00
Wingham	"	"	P. Fisher, P.M.	12 déc. 1832	Concierge	19 nov. 1906	16 66	12 "	200 00
Woodstock	"	"	Robert Kerr	6 juin 1864	"	11 déc. 1901	50 00	12 "	600 00
Brandon	Man.	"	Jos Quackenbush	14 " 1857	"	1 " 1912	85 00	12 "	1,020 00
Dauphin	"	"	G. Broadfoot	1 janvier 1853	"	1 janvier 1911	45 00	12 "	540 00
Emerson	"	"	H. Pennock	12 sept. 1871	"	1 juillet 1912	41 66	12 "	500 00
Minedosa	"	"	Thos. Devlin	27 nov. 1856	"	1er mars 1914	58 33	12 "	700 00
Morden	"	"	E. Ball	28 déc. 1858	"	23 fév, 1914	60 00	12 "	720 00
Neepawa	"	"	P. McCrea	8 juillet 1851	"	1 sept. 1913	65 00	12 "	780 00
Portage-la-Prairie	"	"	Hy. Johns	25 " 1840	"	1 août 1912	45 00	12 "	540 00
" "	"	Nouvel édifice public	T. C. Jackson	25 février 1859	"	1 sept. 1913	33 33	12 "	400 00
Selkirk	"	" "	Jas. Massey	15 sept. 1859	"	1 avril 1914	55 00	12 "	660 00
Souris	"	" "	T. Summerfield	12 mars 1858	"	29 janvier 1912	37 50	12 "	450 00
St-Boniface	"	" "	J. A.S. Chaussé	20 août 1867	"	1 octobre 1908	55 00	12 "	660 00
Virden	"	Edifice public	G. H. Stonedge	25 nov. 1886	"	25 nov. 1914	45 83	12 "	550 00
Winnipeg	"	Douane	M. McIvor	12 nov. 1867	Mécanicien	15 " 1909	75 00	12 "	900 00
"	"	"	Jos. Coutu	10 mai 1843	Pr. à l'ascenseur	16 mars 1887	65 00	12 "	780 00
"	"	"	A. Boiteau	23 sept. 1860	Gardien de nuit.	4 avril 1905	60 00	12 "	720 00
"	"	"	B. Wasserman	... 1866	Nettoyeur	23 février 1912	65 00	12 "	780 00
"	"	"	M. Hawkins	17 janvier 1850	"	...	60 00	12 "	720 00
"	"	"	A. W. Murdock	20 mars 1879	Chauffeur	25 sept. 1914	60 00	12 "	720 00
"	"	"	P. Rondeau	11 août 1880	"	1er oct. 1914	70 00	12 "	840 00
"	"	"	W. W. Cherry	27 juillet 1861	Pour patrouille	19 mai 1914	90 00	12 "	1,080 00
"	"	Nouveau bureau de poste	W, J. Smith	27 mars 1863	Concierge	31 mars 1910	65 00	12 "	780 00
"	"	" "	Jos. Hay	4 mai 1853	Mécanicien	20 juillet 1905	90 00	12 "	1,080 00
"	"	" "	G. Buchanan	6 avril 1862	Chauffeur	20 nov. 1911	70 00	12 "	840 00
"	"	" "	A. Sabine	10 sept. 1862	"	1 octobre 1913	70 00	12 "	840 00
"	"	" "	Chas. Horsey	11 mars 1862	"	1er oct. 1913	70 00	12 "	840 00
"	"	" "	J. Watterson	1 avril 1882	Chauffeur	31 janvier 1912	70 00	12 "	840 00
"	"	" "	Wm. Thorarinson	10 février 1874	Pr. à l'ascenseur.	10 juillet 1908	65 00	12 "	780 00
"	"	" "	F. Jenkins	21 " 1874	"	10 " 1908	65 00	12 "	780 00
"	"	" "	P. Handel	... 1860	"	1 avril 1913	65 00	12 "	780 00
"	"	" "	Ed. Hood	5 août 1885	"	15 avril 1914	65 00	12 "	780 00
"	"	" "	G. J. Cummings	18 janv. 1883	"	7 juin 1914	65 00	12 "	780 00
"	"	" "	Mme M. Pugsley	13 octobre 1857	Nettoyeur	19 sept. 1912	95 00	12 "	1,140 00
"	"	" "	Mme E. Fentrell	5 juillet 1860	"	17 avril 1910	94 00	12 "	1,128 00
"	"	" "	Mme E. J. Buck	24 déc. 1861	"	1 sept. 1909	24 00	12 "	288 00
"	"	" "	Expert Oriental Window Cleaning Co	...	"	...	12 50	12 "	150 00
"	"	Nouv. entrep. de vérific.	Wm. Clark	8 octobre 1868	Mécanicien	1 juillet 1908	85 00	12 "	1,020 00
"	"	"	J. Saunders	25 " 1848	Chauffeur	23 nov. 1908	70 00	12 "	840 00

ETAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux, le 31 mars 1914—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Winnipeg.... ....Man.	Nouv. entrep. de vérific.	John Kennedy..........	1 avril 1867	Chauffeur.......	6 octobre 1910	65 00	12 mois.....	780 00
" .... "	" ..	C. E. Corbet.............	20 mai 1884	Pr. à l'ascenseur.	25 août 1914	65 00	12 "	780 00
"	" ..	H. Cox..................	5 juillet 1883	" .	10 mars 1914	65 00	12 "	780 00
" .... "	" ..	A. H. Smith..............	1843	" .	8 mai 1912	65 00	12 "	780 00
" .... "	" ..	Jos. Knott...............	21 janvier 1864	" .	6 octobre 1910	65 00	12 "	780 00
" .... "	" ..	S. B. Jeffery.............	9 avril 1878	Concierge.......	6 " 1910	80 00	12 "	960 00
" .... "	" ..	F. Burns.................	1870	Chauffeur.	25 " 1912	65 00	12 "	780 00
" .... "	Station postale "B".....	John Lamb................	6 nov. 1849	Concierge......	16 mai 1908	60 00	12 "	720 00
" .... "	Edifice public...........	J. M. Scott..............	1886	Electricien......	1 avril 1914	100 00	12 "	1,200 00
" .... "	"	Jas. Newton..............	14 mars 1863	"	7 octobre 1912	85 00	12 "	1,020 00
" .... "	"	J. Gottskalkson	29 juin 1864	Menuisier......	23 février 1914	75 00	12 "	900 00
" .... "	"	W. Shields.	3 sept. 1852	Pour la patrouil.	28 mars 1913	100 00	12 "	1,200 00
" .... "	Station postale "C".....	Mme Julia Marke..........	18 fév. 1866	Concierge.......	14 août 1914	25 00	12 "	300 00
" .... "	" "D"....	A. Chalmers..............	6 déc. 1858	"	1er déc. 1913	25 00	12 "	300 00
" .... "	Laborat. des grains	Mme E. A. Brand	— mars 1879	Laveuse	20 oct. 1914	20 00	12 "	240 00
" .... "	Douane et bur. de poste..	Mlle R. Bagshawe	1866	"	15 " 1905	85 00	12 "	1,020 00
" .... "	Bureau de poste.........	M. Herczuk	1876	Nettoyeur.......	 1910	5 00	12 "	60 00
" .... "	"	Tini Garham..............	....	"	1907	20 00	12 "	240 00
" .... "	Douane................	Mme M. E. Tittle.........	21 sept. 1868	Laveuse	13 juin 1912	70 00	12 "	840 00
" .... "	Bâtisse de immigrants...	P. C. Devy...............	10 juillet 1877	Pr. à l'ascenseur.	9 février 1912	65 00	12 "	780 00
" .... "	" ...	J. Johnson.	11 nov. 1866	" .	20 sept. 1912	65 00	12 "	780 00
Calgary .... Alta.	Bureau de poste.........	W. A. English............	24 mars 1874	Concierge.......	25 février 1873	90 00	12 "	1,080 00
" .... "	"	Thos. Gall................	7 mars 1876	Asst. concierge..	11 déc. 1913	65 00	12 "	780 00
Edmonton............ "	"	W. A. Clark..............	9 sept. 1868	Concierge.......	9 mai 1913	75 00	12 "	900 00
" .... "	Nouv. bur. de poste......	J. Knowles...............	21 " 1860	Pr. à l'ascenseur.	18 juillet 1913	60 00	12 "	720 00
" .... "	"	H. Cantera...............	10 août 1880	" .	22 déc. 1913	60 00	12 "	720 00
" .... "	"	Geo. Hutton..............	8 février 1878	Concierge.......	16 juillet 1913	75 00	12 "	900 00
" .... "	"	W. Maloy.................	18 juillet 1866	Chauffeur......	1er fév. 1915	70 00	6 "	420 00
" .... "	"	A. Adamson...............	20 juin 1891	Chauffeur.......	1 nov. 1913	70 00	12 "	840 00
" .... "	"	A. Osborne...............	28 nov. 1868	"	1 octobre 1913	70 00	12 "	840 00
" .... "	"	W. C. Hoey...............	4 octobre 1859	Pr. à l'ascenseur.	13 juillet 1913	60 00	12 "	720 00
" .... "	"	F. Lovell.................	13 avril 1883	Asst. concierge..	1 avril 1912	70 00	12 "	840 00
" .... "	"	Geo. Lovell.	19 février 1879	Pr. à l'ascenseur.	1 août 1912	70 00	12 "	840 00
" .... "	Terres fédérales........	J. Duggan................	19 avril 1871	Concierge.......	27 nov. 1909	25 00	12 "	300 00
Lethbridge .... "	Edifice public...........	W. C. Norman.	7 février 1876	"	14 déc. 1909	50 00	12 "	600 00
" .... "	Nouv. édifice public.....	W. Sloan	1er avril 1854	"	8 janv. 1915	75 00	12 "	900 00

Lethbridge	Alta.	Nouv. édifice public	Jas. Bissett	14 nov. 1859	Chauffeur	8 janv. 1915	65 00	6 mois	390 00
Medicine-Hat	"	Edifice public	Thos. Taylor	21 octobre 1875	"	1 mai 1912	75 00	12 "	900 00
"	"	"	T Bridge	19 février 1880	Asst. concierge	1 juin 1914	60 00	12 "	720 00
"	"	"	Jas. Hoag		Chauffeur		60 00	6 "	360 00
Red-Deer	"	Palais de justice, etc	L. Grossith	24 janvier 1883	Concierge	1 juillet 1912	65 00	12 "	780 00
Strathcona	"	Edifice public	Hy. Rickard	13 nov. 1867	"	1 août 1912	75 00	12 "	900 00
Wetaskiwin	"	"	N. S. Angus	27 sept 1879	"	1 avril 1914	50 00	12 "	600 00
Battleford	Sask.	"	E. M. Webb	26 juillet 1875	"	17 janvier 1912	45 00	12 "	540 00
Battleford-nord	"	"	B. Dye	31 oct. 1864	"	12 déc. 1913	45 00	12 "	540 00
Estevan	"	"	R. Murray	27 sept. 1856	"	23 mai 1910	45 00	12 "	540 00
Humboldt	"	"	N. Kingsly	23 avril 1856	"	1 janv. 1913	50 00	12 "	600 00
Loydminster	"	"	A. H. Bramhall	3 août 1864	"	14 mars 1913	45 50	12 "	540 00
Maple-Creek	"	"	W. A. Douglas, P.M	27 février 1856	"	25 juin 1909	16 66	12 "	200 00
Melfort	"	"	E. W. McCrea	5 juin 1837	"	3 mars 1913	50 00	12 "	600 00
Moosejaw	"	Bureau de poste	R. West	12 sept. 1855	"	21 sept. 1906	54 16	12 "	650 00
"	"	"	W. Potts	27 avril 1864	Chauffeur	22 avril 1914	50 00	12 "	600 00
"	"	"	J. Smalley		Nettoyeur	20 fév. 1914	50 00	12 "	600 00
"	"	"	Jas. Irwin	25 déc. 1876	Prép. à l'asc	31 août 1914	50 00	12 "	600 00
"	"	"	W. H. Ballam	23 juillet 1863	Constable	13 nov. 1914	50 00	12 "	600 00
Prince-Albert	"	Edifice public	E. Collins	13 août 1878	Concierge	1 février 1914	75 00	12 "	900 00
"	"	"	Mme A. Whitefor	1893	Laveuse	1 " 1913	30 00	12 "	360 00
"	"	"	Mme S. Thomas		"	1 mars 1915	30 00	12 "	360 00
"	"	"	J. T. Thomas	14 fév. 1883	Chauffeur	3 oct. 1913	60 00	6 "	360 00
"	"	Edifice Baker	Mme W. Walker	8 juillet 1874	Laveuse	1 " 1913	15 00	12 "	180 00
Régina	"	Bureau des terres	T. Perkins	14 sept. 1852	"	24 sept. 1906	50 00	12 "	600 00
"	"	Bureau de poste	J. Malcolsom	9 nov. 1857	"	5 " 1906	60 00	12 "	720 00
"	"	"	Mme M. Sonoski	3 mai 1876	Laveuse	5 nov. 1909	40 00	12 "	480 00
"	"	"	R. J. Corbin	27 avril 1880	Chauffeur	1 avril 1913	55 00	12 "	660 00
"	"	"	E. Shannon		Prép. à l'ascens'r		50 00	12 "	600 00
"	"	Bureau des terres	W. J. Gore	24 juillet 1863	Concierge	6 mai 1901	50 00	12 "	600 00
Saskatoon	"	Edifice public	S. H. Monk	20 mars 1889	"	19 février 1914	75 00	12 "	900 00
"	"	"	John Kearns	15 mai 1859	Asst. concierge	23 juin 1912	65 00	12 "	780 00
Weyburn	"	"	Jas. Ross	7 sept. 1860	Concierge	1 juillet 1913	45 00	12 "	540 00
Yorkton	"	"	E. Arnsby	13 mai 1867	Asst. concierge	1 oct. 1911	45 00	12 "	540 00
Atlin	C.-B.	Bureau de poste	J. A. Fraser	1 janv. 1851	Concierge	26 juin 1902	12 50	12 "	150 00
Chilliwack	"	Edifice public	S. Mellard	24 sept. 1854	"	15 février 1913	50 00	12 "	600 00
Connox	"	"	C. C. Peircy	21 " 1868	"	19 février 1913	20 00	12 "	240 00
Cranbrook	"	"	S. Fyles	14 août 1870	"	27 janv. 1913	65 00	12 "	780 00
Cumberland	"	"	Thos. Cook	29 mai 1844	"	7 " 1910	54 16	12 "	650 00
Duncan	"	"	F. G. Wilmott	7 fév. 1880	"	24 avril 1914	70 00	12 "	840 00
Fernie	"	"	R. H. McEwan	13 déc. 1857	"	2 " 1910	70 00	12 "	840 00
Grand-Forks	"	"	N. Taylor	19 janv. 1863	"	25 oct. 1912	50 00	12 "	600 00
Kamloops	"	"	W. W. Taylor	31 juillet 1853	"	9 déc. 1910	60 00	12 "	720 00
Ladysmith	"	"	Robert Bell	29 février 1840	"	1 avril 1909	50 00	12 "	600 00
Nanaïmo	"	"	J. Stewart	20 août 1896	"	7 mai 1912	65 00	12 "	750 00
"	"	"	M. Smith	7 avril 1863	Nettoyeur	29 juillet 1911	55 00	12 "	660 00
New-Westminster	"	"	L. Thornber	4 " 1846	Concierge	11 " 1906	70 00	12 "	840 00
"	"	"	J. Houston	29 février 1868	Nettoyeur	11 mars 1914	70 00	12 "	840 00
"	"	"	S. Abra	16 mars 1858	Prép. à l'ascens'r	12 " 1914	70 00	12 "	840 00
"	"	Edifice des Aff. des Sauv.	A. H. Oakley	26 avril 1864	Concierge	2 février 1909	50 00	12 "	600 00

ETAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux le 31 mars 1915—*Fin.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Nelson, C.B.	Edifice public	Wm. Linch	18 juillet 1853	Concierge	1 juin 1911	50 00	12 mois	600 00
North Vancouver "	"	J. Murray	18 juillet 1853	"	22 août 1913	75 00	12 "	900 00
Port Alberni	"	R. Venables	10 nov. 1867	"	15 janv. 1915	50 00	12 "	600 00
Rossland "	"	H. McQuade	14 déc. 1851	"	1 août 1906	50 00	12 "	600 00
Vancouver "	"	A. J. Chisholm	18 avril 1851	"	1 oct. 1903	75 00	12 "	900 00
" "	Nouvel édifice public	D. Inches	9 déc. 1856	Mécanicien	1 fév. 1909	95 00	12 "	1,140 00
" "	Edifice public	G. Wilson	4 juin 1836	Gardien	8 oct. 1909	65 00	12 "	780 00
" "	"	Jos. Mulvaney	14 juillet 1889	Prép. à l'ascens.	26 avril 1911	70 00	12 "	840 00
" "	"	Fred. Pierrie	26 mars 1891	"	1 juin 1913	65 00	12 "	780 00
" "	"	J. Dunsmuir	16 nov. 1858	Nettoyeur	10 " 1910	70 00	12 "	840 00
" "	"	Jas. Commeford	12 juillet 1855	"	— juillet 1913	70 00	12 "	840 00
" "	"	R. W. Odlum	21 nov. 1865	"	22 oct. 1914	70 00	12 "	840 00
" "	"	A. McLeod	....	"	....	70 00	12 "	780 00
" "	"	R. Allen	16 nov. 1859	Prép. à l'ascens.	22 oct. 1914	65 00	12 "	1,020 00
" "	Station postale "B"	Jas. Robinson	6 juin 1856	Concierge	7 août 1913	85 00	12 "	840 00
" "	"	S. March	15 nov. 1880	"	18 août 1913	70 00	12 "	840 00
" "	" "C"	J. D. Thompson	31 janv. 1856	"	9 sept. 1912	70 00	12 "	840 00
" "	Nouvel entrepôt de vér.	T. H. Robson	23 mars 1851	"	29 sept. 1913	85 00	12 "	1,020 00
" "	"	D. H. Colman	19 nov. 1873	Mécanicien	17 sept. 1913	110 00	12 "	1,320 00
" "	"	Arthur Hill	8 juin 1875	Nettoyeur	2 mars 1914	70 00	12 "	840 00
" "	"	Robert Bradley	11 avril 1872	"	1 avril 1914	70 00	12 "	840 00
" "	"	S. Hicks	 1893	"	6 avril 1914	70 00	12 "	840 00
" "	"	W. G. McDonald	 1865	"	16 juin 1914	70 00	12 "	840 00
" "	"	J. Sarginson	1 avril 1856	"	20 juin 1914	70 00	12 "	840 00
" "	"	W. O. Williams	 1867	Prép. à l'ascens.	23 mai 1913	70 00	12 "	840 00
" "	"	M. Churchill	13 juin 1854	Nettoyeur	1 oct. 1911	70 00	12 "	840 00
" "	"	Thos. A. Smith	18 oct. 1870	"	1 fév. 1911	70 00	12 "	840 00
" "	"	J. McCourt	15 sept. 1865	"	1 nov. 1910	70 00	12 "	840 00
Vernon "	Edifice public	C. E. Mohr	28 avril 1853	Concierge	1 août 1912	70 00	12 "	840 00
Victoria "	"	Wm. McKay	31 déc. 1857	"	4 fév. 1898	110 00	12 "	1,320 00
" "	"	Wm. Dick	— sept. 1856	Chauffeur	1 oct. 1908	70 00	12 "	840 00
" "	"	Thos. Fuller	7 mai 1876	Assist. concierge	12 déc. 1912	70 00	12 "	840 00
" "	"	John Cragg	18 janv. 1856	Chauffeur	1 mai 1911	70 00	12 "	840 00
" "	"	F. Cateral	22 oct. 1881	Prép. à l'ascens.	1 déc. 1913	70 00	12 "	840 00
" "	"	J. Harris	27 juillet 1875	Nettoyeur	1 juillet 1913	70 00	12 "	840 00
" "	"	P. Dryborough	18 avril 1870	"	20 nov. 1912	70 00	12 "	840 00
" "	"	W. J. Gower	6 sept. 1869	"	29 mai 1912	70 00	12 "	840 00

Victoria	C.-B.	Ancien bur. de douane	E. J. Bayntun	30 mai	1871	Concierge	1 déc. 1913	60 00	12 mois	720 00
"	"	Viel entrepôt de vér.	Albert Ward	9 mars	1881	"	1 nov. 1913	80 00	12 "	960 00
"	"	Vieux bureau de poste	W. G. Bowden	25 mars	1866	"	1 oct. 1908	20 00	12 "	240 00
"	"	Edifice de l'observation	F. Le Poidevin	28 mars	1910	"	1 avril 1914	75 00	12 "	900 00
Dawson	Yukon	Bureau de poste	R. J. Ogburn	17 sept.	1852	"	1 mai 1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	A. Ransley	1 mai	1863	Gardien	1 nov. 1913	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	J. Wyness	1 sept.	1871	Nettoyeur	1 avril 1913	180 00	12 "	2,160 00
"	"	Edifice de l'administrat.	J. A. Murphy	29 juin	1877	Concierge	10 juin 1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	J. A. Craig	28 oct.	1858	Gardien	1 juin 1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	C. Corbeil	28 déc.	1864	Nettoyeur	1 juin 1912	180 00	12 "	2,160 00
"	"	"	J. B. Deslauriers	12 juillet	1875		1 juin 1906	160 00	12 "	1,920 00
"	"	Résidence du commissaire	N. P. McDonald	8 oct.	1879	Concierge	1 déc. 1905	160 00	12 "	1,920 00
"	"	"	C. Paddock	19 mars	1870	Gardien	1 juillet 1912	160 00	12 "	1,920 00
"	"	"	Mme. Regina Nielson			Laveuse	1 avril 1914	100 00	12 "	1,200 00
White Horse	"	Edifice public	C. J. McLennan	12 déc.	1850	Concierge	30 oct. 1902	125 00	12 "	1,500 00
"	"	"	J. Hume	10 sept.	1856	Chauf. de nuit	15 nov. 1914	25 00	12 "	150 00

